Deutsches Luftrecht

Hermann Weck

Deutsches Luftrecht

Von

Hermann Weck
Rechtsanwalt in Charlottenburg



Berlin
Carl Heymanns Verlag
1913

Verlags-Archiv 5447

Inhaltsverzeichnis.

Schriftenverzeichnis.

1. Vorbemerkung.

Das Verzeichnis der bis Anfang 1913 veröffentlichten **Schriften** des Luftrechts dürfte annähernd vollständig sein. Aus der Fülle von Mitteilungen in Zeitschriften sind nur die wichtigen genannt. Es mag bei der großen Zahl von kleineren Arbeiten manche der Forschung noch entgangen sein. Das Verzeichnis der für das Luftrecht besonders in Betracht kommenden **Zeitschriften** wird für die Weiterbearbeitung des Gebietes vielleicht auch von Nutzen sein können, ebenso das beigefügte Verzeichnis der **Rechtsquellen.**

Ich habe im allgemeinen davon abgesehen, für Rechtsansichten deren Vertreter zu benennen. Vielmehr habe ich die Meinungen nur ihrem Inhalte nach dargelegt und meine Stellungnahme zu ihnen gekennzeichnet. Bei der Anführung von Tatsachen, Zahlen und gerichtlichen Entscheidungen sind die Quellen stets besonders vermerkt.

Die zu den einzelnen Abschnitten genannten Werke sind mit den Nummern angegeben, die sie im Schriftenverzeichnis tragen.

Die Abkürzungen entsprechen den Vorschlägen des Deutschen Juristentages vom 13. September 1904 — 1905 und 1910 bei J. Guttentag in Berlin veröffentlicht —. Abweichend ist die Schreibweise von selbständigen **Abkürzungswörtern** wie BGB, die ich ohne jeden Punkt schreibe, sowie die Behandlung des **Zeichens** §. Die nähere Begründung dieser Abweichungen gebe ich in meinem demnächst erscheinenden Werke: Die Sprache im deutschen Recht.

Außer den von dem Juristentage vorgeschlagenen Abkürzungen brauche ich folgende:

AJ = The American Journal of international Law,
ADI = Annuaire de l'institut de droit international,
AÖR = Archiv für öffentliches Recht,
CJA = Comité juridique international de l'aviation,

DLV = Deutscher Luftfahrerverband,
DLZ = Deutsche Luftfahrerzeitschrift,
— Diese Abkürzung brauche ich auch für die früheren Jahrgänge dieser Zeitschrift, die zuerst „Illustrierte Aeronautische Mitteilungen", dann „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt" hieß. Bei den Jahrgängen bis 1911 sind die Seiten nur innerhalb der Hefte gezählt. Es ist daher bei ihnen Nummer des Heftes und Seitenzahl anzugeben. —
FAI = Fédération Aéronautique Internationale,
RI = Revue générale de droit international public,
RL = Revue juridique internationale de la locomotion aérienne,
WLZ = Wiener Luftschifferzeitung,
WW = Weltverkehr und Weltwirtschaft,
ZT = Zeitschrift für das gesamte technische und gewerbliche Recht.
ZVB = Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht.

Die hinter dem Ausfertigungstage der Gesetze stehenden Zahlen ohne Zusatz beziehen sich auf die Seiten des Reichsgesetzblatts oder der preußischen Gesetzsammlung. Im übrigen nennen bei Belegstellen die **erste Ziffer** die **Nummer** des **Werkes** im **Schriftenverzeichnis**, die folgenden die Seite. Bei Zeitschriften ist der Seitenzahl die Jahreszahl vorangestellt.

Im Schriftenverzeichnis bedeutet die dem Erscheinungsorte vorgesetzte Ziffer die Auflage.

2. Verzeichnis der Schriften.

1. Aero, Das geräuschlose unsichtbare Fernlenkluftschiff. DLZ 1912, 107, 128.
2. Albrecht, Wohnungsstatistik und Wohnungsenquete. In Weyls Handbuch der Hygiene, Bd. IV, 13. Jena 1896.
3. Alexander-Katz, Die deutschen Patente über Flugapparate. Berlin 1912.
3a. Amelio, Sul regolamento giuridico della navigazione aerea. Rivista di diritto pubblico, 1909.
4. Graf von Arco, Drahtlose Telegraphie. Leipzig 1912.
5. S. E. Baldwin, The law of the Airship. AJ 1910, 95. Dazu ZVB 1911, 394.
6. v. Bar, Zum Luftschiffahrtsrechte. DJZ 1911, 1026.
7. Behner, Die gegenwärtige Verbreitung der Stationen für drahtlose Telegraphie. WW 1911/12, 127.
8. BGB, Kommentar von Reichsgerichtsräten. Nürnberg, Leipzig 1910.
9. Bielenberg, Die Freiheit des Luftraumes. Berlin 1911.
10. Blachère, L'air voie de communication et le droit. Paris 1911.

11. Bodenheim, Das Privatrecht der Luftfahrt. Hannover 1909.
12. „ Flurschaden durch Zuschauer bei Luftschifflandungen. DLZ 1911 Nr. 17, S. 15.
13. Bonfils-Fauchille, Manuel de droit international public. 5 Paris 1908.
14. Bonnefoy, Le Code de l'air. Paris 1909. Dazu Journal du droit intern. privé 1910, 59.
15. v. d. Borght, Das Verkehrswesen. 2 Leipzig 1912.
16. „ Entwickelungsmöglichkeiten im Luftverkehr. WW 1912/13, 193.
17. Boschan, Beurkundung von Todesfällen auf Luftschiffen. Recht 1908, 706.
18. Braun, Drahtlose Telegraphie. Frankfurt a. M. 1910. — Sonderabdruck aus der Frankfurter Zeitung. —
19. Brennwald, Luft und Recht. Aarau 1910.
20. Catellani, Il diritto aereo. Turin 1911. — traduit de l'italien par M. Bouteloup. Paris 1912. —
21. Christmann, Zur Luftschiffersprache. DLZ 1911, N. 6, S. 19; N. 8, S. 16.
22. Dankwort, Die Luftpost nach Kopenhagen. DLZ 1913, 39.
23. David, Luftverschollenheit. DJZ 1908, 1220.
24. Denkschrift des deutschen Luftfahrerverbandes vom April 1912. — Nicht im Buchhandel; vom Verbande zu beziehen. —
Ausführungen zu der Denkschrift in DLZ 1912, 241, 266, 313, 337, 361, 385, 409, 433, 467.
25. Dernburg, Lehrbuch des preußischen Privatrechts. 5 Halle 1893.
26. „ Das bürgerliche Recht des deutschen Reiches und Preußens. 4 Halle 1908; Bd. VI herausgegeben und fortgeführt von Kohler, Halle 1910.
27. Dernburg, System des römischen Rechts. 8 Berlin 1911.
28. Dietz, Handwörterbuch des Militärrechts. Rastatt 1912.
29. Documents de la conférence radiotélégraphique internationale de Berlin 1906. — Nicht im Buchhandel; vom Reichspostamt zu beziehen.
30. Duge, Die drahtlose Telegraphie in der Seefischerei. Berlin 1910.
31. Eberstadt, Wohnungswesen. In Weyls Handbuch der Hygiene, Supplementband IV, 307. Jena 1904.
32. Eckener, Die Eroberung der Luft. Stuttgart 1909.
33. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft. 3 Jena 1911.
34. Encyclopaedia of the laws of England. 2 London, Edinburgh, seit 1906.
35. Entwurf eines Wohnungsgesetzes. Königlich preußischer Staatsanzeiger 1913 Nr. 22.
36. Erythropel, Das Recht am Luftraum. Dissertation, Göttingen 1898.
37. Eswein, Das Recht der Luftschiffahrt. Dissertation, Würzburg 1910.
38. Fahne, Das Licht- und Fensterrecht nach römischem, gemeinem deutschen, preußischen und französischen Rechte. 2 Berlin 1840.
39. Fauchille, Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats. RI 1901, 414 und ADI 1902, 19.
Dazu RI 1910, 55; ADI 1906, 75; ADI 1911, 23, 303; RL 1910, 9; 1911, 142, 169, 206, 218. Siehe auch Bonfils-Fauchille.

40. Fischl, Die optische Telegraphie der alten Griechen. WW 1912/13, 173.
41. Max Fleischmann, Völkerrechtsquellen. Halle 1905.
42. Maximilian Fleischmann, Grundgedanken eines Luftrechts. München 1910.
43. Forcellini totius latinitatis lexicon. Prati, seit 1858.
44. Gareis, Vom Einfluß der Erfindungen auf die Rechtsentwickelung. DJZ 1910, 35.
45. Gemünd, Bodenfrage und Bodenpolitik. Berlin 1911.
46. Gesterding, Das Märchen von der Luftsäule. — Ausbeute von Nachforschungen über verschiedene Rechtsmaterien, Bd. 3. — Greifswald 1830.
47. O. Gierke, Deutsches Privatrecht. Leipzig 1905.
48. Goldbaum, Das Luftgesetzbuch. DLZ 1910, N. 4, S. 12.
49. Goldfeld, Ist der Grundeigentümer berechtigt, das Überfliegen seines Grundstücks zu verbieten? JW 1911, 565.
50. Gradenwitz, Wortverzeichnis zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1902.
51. Graff, Der Luftschifferverband und das Versicherungswesen. DLZ 1911, N. 18, S. 11.
52. Gebrüder Grimm, Deutsches Wörterbuch. Leipzig, seit 1854.
53. v. Grote, Beiträge zum Rechte der Luftfahrt. Dissertation, Leipzig 1907.
54. Grünwald, Luftschiffahrt und geltendes Recht. Recht 1907, 1439.
55. " Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. Hannover 1908 und AÖR 1908, 190, 477.
56. Grünwald, Standesamtliche Behandlung von Todesfällen und Geburten auf Luftschiffen. AÖR 1909, 477.
56a. Grünwald, Luftschiff und Jagdrecht. Recht 1910, 4.
57. Guibé, Essai sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international. Caen 1912.
58. Hagemann, §§ 317. 318 StGB und Luftschiffahrt. Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft, 31, 909.
59. Halben, Zur Versicherung der Luftschiffer. DLZ 1912, 612.
60. Hazeltine, The law of the air. London 1911.
61. Hearn, Airships in peace and war. 2 London 1910. — Aerial warfar London 1909. —
61a. Henry-Couannier, La notion de la frontière aérienne. RL 1910, 261. Dazu RL 1911, 1, 105.
62. Hershey, The international law of aerial space. AJ 1912, 381.
63. Hilty, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone. AÖR 1905, 87.
63a. Hoffmann, Gewerbeordnung. Berlin 1913.
64. d'Hooghe, Droit aérien. Paris 1912.
65. Hörig, Rauch, Ruß, Geräusch und ähnliche Einwirkungen in § 906 und die zivilrechtlichen Ansprüche gegen sie. Dissertation, Leipzig 1906.
66. Hörle, Die Beeinträchtigung durch gewerbliche Anlagen nach dem BGB und der Gewerbeordnung. Verwaltungsarchiv 1902, 366.
67. Hoernes, Buch des Fluges. Wien, Bd. I. II 1911, III 1912.

68. Hollatz, Der gegenwärtige Stand der Luftrechtswissenschaft. Schweizer Juristenzeitung 1912, 247.
69. Jahrbuch des deutschen Luftfahrerverbandes. Berlin, seit 1910.
69a. Julliot, Aéronefs sanitaires et convention de la Croix-Rouge. RL 1913, 33. Dazu RL 1912, 341.
69b. Julliot, De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne. Paris 1910. Dazu RL 1910, 209.
70. Jurisch, Über deutsches Luftrecht. Berlin 1896.
71. „ Grundzüge des Luftrechts. Berlin 1897.
72. „ Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung. Berlin 1905.
73. „ Luftrecht. ZT 1909, 5.
74. „ Zwei Denkschriften über Luftrecht. Berlin 1910. — Sammlung von Abhandlungen über Abgase und Rauchschäden. —
75. Kausen, Die Radiotelegraphie im Völkerrecht. München 1910.
76. Kegebdy, La télégraphie sans fil et la guerre. RI 1909, 445.
77. Kenny, The law of the air. ZVB 1910, 472, Beiheft 5.
78. Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. JW 1908, 643. Dazu Verh. des 31. Deutschen Juristentages. III, 295.
79. Kloeß, Die allgemeinen Sachen Luft und Wasser nach geltendem Rechte unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs, der Rauchbekämpfungs- und Abwässerfrage. Halle 1907.
80. Kloeß, Die Luft und der Luftraum nach geltendem Staatsrecht. ZT 1, 27.
81. Koch, Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten. 8 Berlin, Leipzig 1884.
81a. Koch, Le droit de l'air d'après le nouveau code civil suisse. RL 1911, 233.
82. Kohler, Die Luftschiffahrt im Völkerrecht. ZVB 1910, 588.
83. Kohler, Der Einfluß der Erfindungen auf die Rechtsentwickelung. DJZ 1912, 25.
84. Kohler, Luftfahrtrecht. Berlin 1912. — Heft 1 von: Luftfahrt und Wissenschaft. —
85. Kollath, Die Geltung der römischrechtlichen Grundsätze über die res extra commercium im heutigen Recht. Dissertation, Breslau 1894.
86. Kreß, Darf durch einstweilige Verfügung zur Abwendung einer übermäßigen Immission eine bestimmte Maßregel angeordnet werden? JW 1909, 5.
87. Kuhn, The beginnings of an aërial law. AJ 1910, 109.
87a. Lafon, Le futur Code de l'air. RL 1911, 329.
88. v. Landmann, Kommentar zur Gewerbeordnung. 6 München, I 1911, II 1912.
89. v. Landmann, Zur Auslegung des § 25 der Gewerbeordnung. Annalen des deutschen Reiches 1903, 641.
90. Landsberg, Die drahtlose Telegraphie im deutschen und internationalen Verkehrsrecht. Marburg 1909.
91. Lindelmann, Zwei Fragen aus dem Gebiet des Schadensersatzrechtes: I. Zur Auslegung des § 26 GO. Archiv für bürgerliches Recht 1904, 238.

92. Lindelmann, Luftschiffahrt und Grundeigentum. JW 1909, 8.
93. v. Liszt, Das Völkerrecht. 5 Berlin 1907.
93a. Lochet, Les assurances et l'aviation. RL 1910, 252; 1912, 277.
94. Loebner, Luftverschollenheit. DJZ 1910, 592.
95. Löwe, Die Strafprozeßordnung für das deutsche Reich. 13 Berlin 1913.
96. Loubeye, Les principes du droit aérien. Paris 1911.
97. Ludowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers. JW 1908, 705.
98. Lycklama, Air Sovereignity. Haag 1910. S. auch RL 1910, 229, 264, 297; 1911, 110.
99. v. Lyncker, Das Recht der Luftschiffahrt. Dissertation, Heidelberg 1910.
99a. Magnani, Il diritto sullo spazio aereo e l'aeronautica. Turin 1909.
100. Matthiaß, Luftrechtliche Fragen. DJZ 1905, 431.
101. Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. Zürich 1908.
102. „ Die drahtlose Telegraphie in internen Recht und Völkerrecht. Zürich 1908.
103. „ Ballons, Flugmaschinen und die Jurisprudenz. Zürich 1909.
103a. „ I problemi giuridici dell' aviazione. Rivista delle communicazioni 1910, 109.
104. „ Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportrecht. Dr. J. Seufferts Blätter für Rechtsanwendung, 74, 1, 41.
105. „ Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft. Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre. 4, Heft 8.
106. Meili-Mamelok, Das internationale Privat- und Civilprozeßrecht. Zürich 1911.
107. Méringhac, Traité du droit public international. Paris, I 1905, II 1907.
108. Meurer, Luftschiffahrtsrecht. Annalen des deutschen Reiches, 1909, 181, und München 1909. Dazu RI 1909, 76.
109. Meyer, Alex, Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Bedeutung. Frankfurt a. M. 1909. Dazu RL 1910, 37; 1911, 297.
110. „ Die Erschließung des Luftraums und ihre rechtlichen Folgen. Frankfurt a. M. 1909.
111. „ Ein Beitrag zur Lehre vom Luftrecht. JW 1910, 738.
112. „ Internationale luftrechtliche Fragen. DLZ 1910, N. 11, S. 12.
113. „ Die Luftschiffahrt und das öffentliche Recht. Internationale Monatsschrift für Wissenschaft, Kunst und Technik, 1912, 759. Dazu RL 1912, 179.
114. „ Der erste internationale Kongreß für Luftrecht. DLZ 1911, N. 25, S. 13.
115. „ Der zweite internationale Kongreß für Luftrecht. DLZ 1912, 342.
115a. „ Das Schadensersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda. Frankfurt a. M. 1913.
116. Mickel, Die deutsche Luftfahrt im Jahre 1912. DLZ 1913, 25.
117. Moedebeck, Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und Zukunft, insbesondere das Luftschiff im Verkehr und im Kriege. Straßburg 1906.

118. Moesle-Rabeling, Kommentar zur Reichsversicherungsordnung. Berlin 1913. — Gewerbeunfallversicherung. —
119. Monich, Der Umfang des Gegenstandes des Grundeigentümers und die befugte Einwirkung nach dem BGB. Jherings Jahrbücher für Dogmatik, 38, 173.
120. Moll, Zur Lehre von den öffentlichen Sachen. Gruchots Beiträge, 54, 313.
121. Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin, Leipzig 1888.
122. Müller, W., Deutsches Bau- und Nachbarrecht. Berlin 1903.
123. Mumm, Luftschiffahrt und Recht. Berlin 1908. — Berliner Tageblatt N. 552, 565. —
124. Münchgesang, Das Bauwesen. Berlin 1904. — Band 9 des Handbuchs der Gesetzgebung, her. v. Graf Hue de Grais. —
125. Municipio di Verona, Congresso giuridico internazionale per il regolamento della locomozione aerea. Verona 1910. Dazu RL 1910, 163, 175.
125a. Muratori, La legislazione dell' aria. Rivista delle communicazioni 1910.
126. Neubaur, Die Ausgestaltung der Luftfahrt in ihren mutmaßlichen Wirkungen auf das Rechtsleben. Gerichtshalle Jahrg. 52 N. 45. Wien 1908.
126a. Neumeyer, Zur Geschichte des Luftschiffahrtrechts. ZVB 1909, 378.
127. Niemeyer, Die Haftung der Vereine für Schäden, die durch ihre Ballonführer verursacht sind. DLZ 1911, N. 12 S. 27.
128. Niemeyer, Unmöglichkeiten in den Satzungen und Reglements des Internationalen Luftfahrerverbandes. DLZ 1912, 97, 121.
129. Niemeyer, Gutachten zum 31. Deutschen Juristentage. Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechtes durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages; Bd. 2, 29. Berlin 1912.
130. Nys, Rapport sur le régime des aérostats. ADI 19, 86.
131. „ Le droit international, les principes, les théories, les faits. Brüssel I 1911, II. III 1912.
132. Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch. 9 Berlin 1912.
133. Ortloff, Aus dem Nachbarrecht. Archiv für bürgerliches Recht, 26, 327.
134. Pappafava, Über die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirkungskreises, und zwar auf dem festen Lande, dem Wasser und im Luftraum. Deutsche Übersetzung. Innsbruck 1901.
135. Peucker, Luftschiffahrtsrecht. Dissertation, Leipzig 1910.
136. Petròcchi, Nuovo dizionario universale della lingua italiana. Milano 1887.
137. Pernice, Die sogenannten res extra commercium. Berliner Festgabe für Dernburg, 125. Berlin 1900.
137a. von Pfuhlstein, Die privatrechtliche Haftung des Ballonführers. DLZ 1910, N. 1 S. 9; N. 2 S. 13. Dazu N. 6 S. 28.

138. Philit, La guerre aérienne. Dissertation, Montpellier 1910. Dazu RL 1912, 1.
139. Premier congrès du Comité juridique international de l'aviation. Paris 1912.
140. Rabeling, s. Moesle-Rabeling.
141. Rasch, Haftpflicht- und Unfallversicherung in der Luftfahrt. DLZ 1910, N. 21 S. 17.
142. „ Gedanken zur Organisation der deutschen Luftfahrt. Berlin 1912 — vom Deutschen Luftfahrerverband zu beziehen —. Dazu DLZ 1913, 101.
143. Richards, Sovereignity of the air. Oxford 1912.
143a. Ricchini, Della natura giuridica dello spazio aereo secondo il Diritto privato. Turin 1912.
144. Riehl, Über die Klagen zur Abwehr von Belästigungen durch Rauch, Gerüche, Geräusche, Erschütterungen und andere Imponderabilien. Berlin 1907 und Gruchots Beiträge 51, 142.
145. Rivier, Principes du droit des gens. Paris 1896.
146. Rolland, La télégraphie sans fil et le droit des gens. Paris 1906 und RI 1906, 58.
147. Roth, Allgemeine Gewerbehygiene und Fabrikgesetzgebung. In Weyls Handbuch der Hygiene. Band 8, 1. Jena 1894.
148. Schmoll, L'Aviation devant la Justice. RL 1912, 33.
149. Schneeli, Radiotelegraphie und Völkerrecht. Berlin 1908.
150. Schmidt, Heizung und Ventilation. In Weyls Handbuch der Hygiene, Band 4, 237. Jena 1896.
151. Scholz, Drahtlose Telegraphie und Neutralität. Berlin 1905 und in der Festgabe für Bernhard Hübler.
151a. Scholz, Räumliche Erweiterung der Gebietshoheit durch Rechtskonstruktion. ZVB 1911, 157.
152. Schroeder, Ferdinand, Der Luftflug, Geschichte und Recht. Berlin 1911.
153. Schütz, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt. Dissertation, Leipzig 1910.
154. Schultz, W., Die Forstwirtschaft. Berlin 1903. (Band 14_2 des Handbuchs der Gesetzgebung, her. von Graf Hue de Grais).
155. Seligsohn, § 904 Satz 2 BGB, zugleich ein Beitrag zum Rechte der Luftfahrt. JW. 1913, 72.
156. Sirey, Code civil. 4 Paris 1901. (Les codes annotés de Sirey et Gilbert.)
157. Sokolowsky, Die Philosophie im Privatrecht. (Sachbegriff und Körper in der klassischen Jurisprudenz und der modernen Gesetzgebung.) Halle 1902.
158. Spangenberg, Einige Bemerkungen über das Nachbarrecht. Archiv f. d. civil. Praxis 9, 268.
159. Sperl, Anträge des k. k. österreichischen Aëro-Klubs an die FAI betreffend ein einheitliches Luftverkehrsrecht. Wien 1912.

160. Sperl, Gutachten zum 31. Deutschen Juristentage. Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechtes durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages. Bd. 2, 62. Berlin 1912. Dazu RJ 1911, 473.
160a. Baron de Staël-Holstein, L'empire sur l'air. RL 1912, 309.
160b. „ La réglementation de la guerre dans les airs. Haag 1911.
161. Staudinger, Kommentar zum BGB. 7. 8. München, Berlin 1912.
162. Statistisches Handbuch für das deutsche Reich. Berlin 1907.
163. Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich. Berlin, seit 1880.
164. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Breslau, seit 1895.
165. Stephan, Weltpost und Luftschiffahrt. Berlin 1874.
166. Stubenrauch, Kommentar zum Österr. allgem. Bürgerl. Gesetzbuche. 7 Wien 1898.
167. Stübben, Hygiene des Städtebaus. In Weyls Handbuch der Hygiene, Band 4, 397. Jena 1896.
168. Sturm, Das Luftschiffahrtsrecht. Gruchots Beiträge, 55, 522.
169. Thesaurus graecae linguae. Paris I 1831.
170. Thurn, Die Funkentelegraphie. 2 Leipzig 1912.
171. „ Drahtlose Telephonie. Archiv für Post und Telegraphie — Beihefte zum Amtsblatt der Reichspostverwaltung —. 1910, 285.
172. „ Drahtlose Telephonie bei der Kriegsmarine. Marine-Rundschau 1911, 970.
173. „ Die Funkentelegraphie im Verkehrsrecht. WW 1910/11, 318.
174. „ Die Funkentelegraphie im internen und internationalen Verkehrsrecht. Jahrbuch für Verkehrsbeamte, 1911, 209.
175. „ Die Funkentelegraphie im Völkerrecht. Blätter für Post und Telegraphie 1911, 338, 361, 376, 390.
176. „ Die Funkentelegraphie an Bord von Handelsschiffen. Elektrotechnische Zeitschrift, 1912, Hefte 40/42.
177. „ Die Funkentelegraphie im Seekriegsrecht. Annalen des Deutschen Reiches, 1912, 271.
178. „ Die Funkentelegraphie im internationalen Recht. Annalen des Deutschen Reiches 1913, 1.
179. „ Die Ergebnisse der Londoner Funkentelegraphenkonferenz. WW 1912/13, 368.
180. „ Funkentelegraphie und Luftschiffahrt. Blätter für Post und Telegraphie, 1912, N. 22—24 und Berlin 1912.
181. Tolhausen, Neues spanisch-deutsches und deutsch-spanisches Wörterbuch. 4 Leipzig 1904.
182. v. Tschudi, Das deutsche Flugwesen, seine Bedeutung, seine Verwendung und seine Erfordernisse. DLZ 1912, 232.
183. v. Ullmann, Völkerrecht. Tübingen 1908.
184. Valentine, Sovereignity or freedom in the athmosphere. The juridical Review, 23 N. 4.

184a. de Valles, L'espace aérien et sa domanialité. RL 1910, 197.
185. Verhandlungen des 31. deutschen Juristentages. Bd. II 29, 62; Bd. III 260—347, 957—962. Berlin 1913.
186. Warschauer, Luftrecht. Kattowitz 1910.
187. Wehberg, Beziehungen des Luftkrieges zum Land- und Seekriege. DLZ 1910, N. 4 S. 13.
188. Weck, Die Sprache im deutschen Recht. Berlin 1913.
189. Weigand, Deutsches Wörterbuch. 5 Gießen 1909.
190. Westhoff, Bergbau und Grundbesitz, Bd. I: Der Grundschaden. Berlin 1904.
191. Weyl, Handbuch der Hygiene. Jena 1893—1904.
191a. Wilhelm, De la situation juridique des aéronautes en droit international. Journal du droit international privé 1891, 440.
192. Wilson-Tucker, International Law. 5 London 1909.
193. Wilh, Das Gesetz über das Telegraphenwesen des deutschen Reiches. 2 Frankfurt a. M. 1908.
194. Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts. 9 Frankfurt a. M. 1906.
195. Wislicenus, Über die Grundlagen technischer und gesetzlicher Maßnahmen gegen Rauchschäden. Berlin 1908. — Sammlung von Abhandlungen über Abgase und Rauchschäden —.
196. Wörner, Die Versicherungsgenossenschaft für Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer. DLZ 1912, 590.
197. Würth, Luftzollrecht. Berlin 1911. Dazu RL 1912, 65.
198. Graf Zeppelin, Die Eroberung der Luft. 1908.
199. Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht. Leipzig 1910 und Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht, 19, 458.
200. Zorn, Luftschiffahrtsrecht. Juristisches Literaturblatt 1909.

3. Zeitschriftenverzeichnis.

— Ein Verzeichnis von 56 Fachzeitschriften der Luftfahrt befindet sich in der DLZ 1912, 58. —

1. The American Journal of International law.
2. Annalen des Deutschen Reiches.
3. Annuaire de l'institut de droit international.
4. Archiv für bürgerliches Recht.
5. Archiv für öffentliches Recht.
6. Archiv für Post und Telegraphie. — Beihefte zum Amtsblatt des Reichspostamts. —
7. Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts — Gruchot —.
8. Blätter für Post und Telegraphie.
9. Blätter für Rechtsanwendung, Dr. J. A. Seufferts.
10. Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre.
11. La Conquête de l'air.
12. Deutsche Juristenzeitung.

13. Deutsche Luftfahrerzeitschrift. — Früher Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt und Illustrierte Aeronautische Mitteilungen. —
14. Deutsche Verkehrszeitung.
15. Deutsches Zeitungs-Archiv.
16. Elektrotechnische Zeitschrift.
17. Encyclopédie de l'aviation.
18. Flugsport.
19. Gerichtshalle.
20. Gewerbearchiv für das Deutsche Reich.
21. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie.
22. Jahrbuch des Deutschen Luftfahrerverbandes.
23. Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts.
24. Im Reich der Lüfte.
25. Internationale Monatsschrift für Wissenschaft, Kunst und Technik.
26. Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée.
27. The juridical Review.
28. Juristische Wochenschrift.
29. Luftfahrt und Wissenschaft. — Sammlungen von Abhandlungen. —
30. Die Luftflotte.
31. Luftschiffahrt, Flugtechnik und Sport.
32. Der Luftverkehr.
33. Marine-Rundschau.
34. Der Pilot, Illustrierte Zeitschrift für die gesamten Interessen des Flug- und Luftfahrwesens.
35. Das Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand.
36. Revue générale de droit international public.
37. Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.
38. Rivista delle communicazioni.
39. Rivista di diritto pubblico.
40. Sammlung von Abhandlungen über Abgase und Rauchschäden.
41. Schweizerische Juristenzeitung.
42. Verwaltungsarchiv.
43. Weltverkehr und Weltwirtschaft.
44. Wiener Luftschiffer-Zeitung.
45. Zeitschrift für das gesamte technische und gewerbliche Recht.
46. Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft.
47. Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.
48. Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht.

Verzeichnis der Rechtsquellen.

— Die Ziffern vor den Punkten beziehen sich auf Paragraphen und Artikel der Gesetze, die übrigen Ziffern auf die Seitenzahlen. —

Seite

A. Rechtsgeschichte.

B. Entwürfe.

C. Geltendes Recht.

I. Deutsches Reich.

Seite

II. Preußen.

III. Bayern.

IV. Württemberg.

V. Elsaß-Lothringen.

VI. Frankreich.

Seite

VII. England.

VIII. Rußland.

IX. Verträge des Völkerrechts.

Erster Teil.

Grundlagen des Luftrechts.

---

1. Luftrecht.

Das Wort Luftrecht wird in zwei verschiedenen Bedeutungen gebraucht.

Meistens versteht man unter ihm nur das Recht der Luftfahrt; daneben bezeichnet es die Vorschriften über die Verunreinigung der Luft, besonders durch gewerbliche Tätigkeiten.

Beide Begriffe sind zu eng.

Das Luftrecht umfaßt alle Rechtssätze, die menschliches Verhalten in und an der Luft regeln.

Der Umkreis dieser Rechtssätze ist so groß geworden, daß er eine einheitliche, seiner Eigenart entsprechende wissenschaftliche Behandlung verlangt. Mein Buch stellt sich die Aufgabe, zu einer solchen Behandlung anzuregen. Die verschiedenen Gebiete des Luftrechts sind bisher ungleichmäßig bearbeitet. Teils haben sie sich schon weit entwickelt, zwar nicht ausdrücklich als Luftrecht, sondern im Rahmen anderer Rechtskreise, vor allem des Bau- und Gewerberechts; teils stehen sie noch in den Anfängen des Werdens, so das Recht der Funkenschrift und der Luftfahrt. Es fehlt bisher nicht nur an dem rechten Zusammenhang zwischen diesen einzelnen Gebieten, sondern auch an einer festen Ausbildung ihrer gemeinsamen Grundlagen. Die Wissenschaft hat hier um so mehr zu tun, als es gilt, neue Begriffe zu formen, die sowohl unserer Naturerkenntnis wie unserer Technik und Wirtschaftsordnung entsprechen.

Das Luftrecht umfaßt fünf Gruppen von Lebenserscheinungen:

- die Atmung,
- die Benutzung der Luft als Sache,
- die Benutzung des Luftraums bei Benutzung der Erdoberfläche,
- den Nachrichtenverkehr in der Luft,
- die Luftfahrt.

Im allgemeinen Teile bespreche ich die gemeinsamen Grundlagen, insbesondere die Begriffe Luft und Luftraum, die Sprache

und die Geschichte des Luftrechts. Von den einzelnen Gebieten behandele ich die älteren, entwickelten nur kurz, die neuen dagegen ausführlich. Am Schlusse des Werkes stelle ich einen Arbeitsplan für die Ausgestaltung des Luftrechts als das Ergebnis meiner Untersuchungen auf.

2. Die Luft*).

In dem Worte Luft fassen wir zwei Begriffe zusammen:
den Luftraum über der Erde
und
die Luft als gasförmigen Stoff.

Es ist schwierig, diese beiden Begriffe zu trennen, weil wir in der Natur keinen luftleeren Raum kennen, und weil die Luft innerhalb des Raumes wechseln kann, ohne daß wir es wahrnehmen. Die Rechtswissenschaft muß aber Luft und Luftraum zu unterscheiden wissen.

Ebenso wichtig ist es, die Unterschiede festzustellen, welche die Luft gegenüber anderen Erscheinungen unserer Sinnenwelt darbietet.

Sie ist Raum, während bei Erde und Meer weniger der Raum, als seine Außenfläche in den Rechtsverkehr der Menschen tritt.

Soweit für die Luft eine Fläche in Betracht kommt, ist es nicht die Oberfläche, sondern die Grundfläche.

Unterhalb des Luftraumes können überall Menschen sich befinden.

Von der Erde unterscheidet sich die Luft ferner dadurch, daß der Raum sich bei Entnahme von Luft sofort aus dem um die Erde liegenden Luftvorrat ergänzt.

Die wichtigste Eigenschaft der Luft als Stoff ist, daß sie nur in gasförmigem Zustande vorkommt. Wohl können wir sie mit unseren Sinnen erfassen, wir atmen sie ein, Licht, Schall und Geruch kommt durch sie zu uns, elektrische Ströme wirken in ihr, aber wir können sie nicht greifen, sie zerrinnt uns zwischen den Händen. Nur mit künstlichen Hilfsmitteln können wir kleine Teile der Luft unserer Gewalt unterwerfen.

---

*) Schriftenverzeichnis: 19, 32, 39, 79, 80, 85, 104, 120, 121, 130, 137, 157, 189.

Gegenüber diesen besonderen Eigenschaften von Luft und Luftraum hat man zunächst zu prüfen, ob die Rechtsbegriffe, welche die Menschen sich bisher geschaffen haben, für das Luftrecht ausreichen.

Das Recht regelt menschliches Verhalten, und zwar solches, das sich nur auf innere menschliche Vorgänge bezieht, sowie Verhalten der Menschen mit Bezug auf Gegenstände ihrer Sinnenwelt.

Bei den Rechtsverhältnissen der zweiten Art hat sich schon frühe eine Unterscheidung geltend gemacht, die in unserem Recht zur klaren Ausbildung gelangt ist, nämlich zwischen

dem Anspruch, vermöge dessen man von einem Menschen ein Tun oder Unterlassen fordern darf,

und

dem dinglichen Recht an einer Sache, dessen Grundform das Eigentum ist.

Als sinnlich wahrnehmbare Gegenstände seines Rechtsverkehrs hat der Mensch bisher die folgenden kennen gelernt:

Erzeugnisse und Stoffe der Erde, — Wasser, — Tiere, — Menschen, — den Erdboden, — Kräfte, — die Luft.

Ich habe diese Gegenstände in der Reihenfolge geordnet, in der sie vermutlich in den Wirtschaftsverkehr eingetreten sind.

Die Begriffe Sache und Eigentum haben sich langsam an den einzelnen Rechtsgütern ausgebildet.

Es ist wichtig, der Untersuchung hier eine sprachliche Bemerkung vorauszuschicken. Um das Wesen des Sachbegriffes zu erkennen, braucht man nur die geschichtliche Entwickelung des Wortes Sache zu verfolgen. Dieses Wort, das heute einer der allgemeinsten Ausdrücke der deutschen Sprache ist, das in den verschiedensten Bedeutungen gebraucht wird und die Grundlage einer ganzen Weltanschauung bildet, stammt aus der Sprache des alten deutschen Rechts. Das althochdeutsche Wort sahhan hieß streiten. Das davon abgeleitete Wort sahha bedeutete ursprünglich den Streit, den Rechtshandel, und dann seinen Gegenstand. — 189 II, 633 —.

Sache ist also ein Rechtsbegriff, und zwar ein Begriff, den der Mensch an die Erscheinungen der Sinnenwelt erst herangebracht hat, als schon Streit über menschliche Rechte an diesen Erscheinungen entstanden war.

Erzeugnisse und Stoffe des Erdbodens waren wohl das erste, was dem Menschen Anlaß zur Bildung dieses Sachbegriffes gegeben hat; denn aus ihnen entnahm er seine Nahrung und seine Kleidung. Die Begriffe Sache und Eigentum sind daher in diesem Gebiete auch am weitesten und folgerichtigsten durchgeführt. Besondere Aufgaben sind dem Rechte hier mit der Zeit für die Frage erwachsen, wieweit solche Sachen das rechtliche Schicksal des Grund und Bodens teilen, auf dem sie entstehen oder sich befinden.

Das Wasser war von Anbeginn eine wichtige Grundlage menschlichen Lebens. Es hat aber lange gedauert, bis man sie auch in den Kreis rechtlicher Betrachtung gezogen hat. Sogar bei den Römern stand das Wasser noch fast ganz außerhalb des Rechts. Erst durch die Entwickelung, die Landwirtschaft, Städtebau und Schiffahrt im Mittelalter erfahren haben, ist auch das Wasser Gegenstand von Rechtsvereinbarungen geworden.

Die Tiere dagegen sind schon in frühen Zeiten dem Rechte und dem Rechtsstreit unterworfen gewesen. Der Begriff Sache ist hier vollständig durchgeführt, nicht aber der Begriff Eigentum. Wilde Tiere in der Freiheit sind heute noch herrenlos und nur Aneignungsrechten unterworfen.

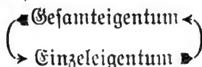
Daß der Mensch selbst auch eine Sache sein und Eigentum werden könne, diese Auffassung ist unserem Denken fremd. Das zeigt, wie schnell zuweilen Gedanken und Begriffe sterben. Noch trennt uns kein Jahrhundert von der Aufhebung der Sklaverei und Leibeigenschaft, und schon gilt es uns als selbstverständlich, daß der Mensch nicht Gegenstand eines dinglichen Rechts sein könne, sondern nur der Schuldner gegenüber einem Anspruch.

Der Erdboden ist erst mit der Ansiedelung ein Rechtsgut für den Menschen geworden. Vorher war weniger der Boden selbst, als sein Erzeugnis von Wert. Es scheint, als ob allenthalben die Ansiedelung nicht von dem Sondereigentum des einzelnen Stammesgenossen, vielmehr von dem Gesamteigentum der Stammesgemeinschaft ausgegangen sei. Erst mit der Zeit hat sich das Eigentum des Einzelnen ausgebildet und zu der Geschlossenheit des Grundeigentums geführt. Der ganze Boden unseres Reiches ist mit Sonderrechten bestellt. Darin unterscheidet sich der Boden wesentlich von allen anderen Rechts-

werten. Für ihn ist nicht nur der Begriff der Sache, sondern auch der des Eigentums vollständig durchgeführt.

Wir dürfen aber diese Entwickelung nicht als ein Ende betrachten. Die Bestrebungen eines Teiles der Bevölkerung, den Boden in das Eigentum der Gesamtheit überzuführen, würden allein noch nicht entscheidend sein. Wichtiger ist der Umstand, daß innerhalb des Rechtsbegriffes Grundeigentum sich eine Umwandlung seines wirtschaftlichen Inhalts zu vollziehen begonnen hat. Der Grundeigentümer ist heute nur noch selten das, was er auch nur vor hundert Jahren war. Nicht nur der ländliche, auch der städtische Grundbesitz ist meistens bis an die Grenze seines Wertes und oft darüber hinaus mit Pfandrechten belastet. Das bedeutet eine langsame Überleitung des Einzeleigentums in Gesamteigentum. Der Eigentümer wird mehr und mehr nur ein mit besonderen Vorrechten ausgestatteter Verwalter, der damit rechnen muß, daß er bei Verletzung der ihm seinen Gläubigern gegenüber obliegenden Pflichten sein Eigentum verlieren werde.

Von einem Kreislaufe



sollte man bei dieser Entwickelung aber nicht sprechen. Die neuen Formen, die unsere Wirtschaftsordnung entstehen läßt, haben mit den dürftigen Rechtsbegriffen der Anfänge der Eigentumsbildung wenig gemein. Will man ein Bild für die Darstellung gebrauchen, so nehme man nicht den Kreis, sondern die fortschreitende Linie:

Gesamteigentum



Einzeleigentum



neue entwickelte Formen von Gesamtheitsrechten am Grund und Boden.

Bei den bisher besprochenen Gegenständen haben sich die Begriffe Sache und Eigentum ohne Schwierigkeit anwenden und ausbilden lassen, und mit dieser rechtlichen Begriffsentwickelung sind die Menschen bis zu dem letzten Jahrhundert vor unserer Zeit auch ausgekommen. Seither ist aber eine Erscheinung, auf die

sich die Begriffe Sache und Eigentum nicht mehr anwenden lassen, zu einer Bedeutung gelangt, die alle früheren Rechtsgüter überragt:

die Kraft.

Als erste und wichtigste Kraft zeigt sich die Arbeitskraft des Menschen selbst. Das hängt damit zusammen, daß die Geltung des Sachbegriffes für den Menschen aufgehoben worden ist. Früher war der Mensch und mit ihm seine Arbeitskraft als Sache Gegenstand von Eigentumsrechten. Jetzt ist die menschliche Arbeitskraft rechtlich der Sacheigenschaft entkleidet. Wie weit sie wirtschaftlich noch als Sache behandelt wird, hat mit der vorliegenden Untersuchung nichts zu tun.

Außer der menschlichen Arbeitskraft hat der Mensch sich eine Reihe anderer Naturkräfte dienstbar gemacht, vor allem den Wasserdampf und den elektrischen Strom. Damit ist eine Fülle neuer Erscheinungen erstanden, die der rechtlichen Regelung bedürfen. Es ist verständlich, daß man zunächst versucht hat, an diese neuen Erscheinungen mit den in Jahrtausende alter Entwickelung geformten Begriffen Sache und Eigentum heranzugehen. Ebenso erklärlich ist es aber, daß diese Begriffe nicht mehr ausreichen, das neue Leben zu ordnen.

Jetzt tritt vor das Recht die Frage, ob man für die Luft als Gegenstand bewußter Rechtsregelung mit den Begriffen Sache und Eigentum auskommen könne.

Diese Frage ist zu verneinen.

Die Luft stellt, ebenso wie der Begriff der Kraft, der Wissenschaft vom Rechte die Aufgabe, dem neuen Tatbestand eine neue Rechtsform zu schaffen.

Eigentum kann es nur an Sachen geben. Es ist daher zunächst zu prüfen, ob man die Luft als eine Sache auffassen könne. Verneint man dies, so folgt daraus ohne weiteres, daß sie auch nicht Eigentum werden kann.

BGB 90 bestimmt den Begriff Sache dahin:

„Sachen im Sinne des Gesetzes sind nur körperliche Gegenstände."

Ob ein Körper fest, flüssig oder gasförmig ist, er bleibt immer Körper. Man könnte danach versucht sein, die Luft als Sache anzusehen, da sie immer ein körperlicher Gegenstand sei.

Die Begriffsbestimmung des BGB ist aber, wie der Gesetzgeber wohl gewußt hat, unvollständig. Die Begründung — Motive III, 26 — führt aus, die alte Unterscheidung zwischen verkehrsfähigen und verkehrsunfähigen Sachen sei dunkel. Sachen, die vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit dem Rechtsverkehr entzogen wären, brauchten nicht besonders erwähnt zu werden, denn die Verkehrsunfähigkeit bestehe, gleichviel ob das Gesetz sie anerkenne oder nicht.

Diese gewiß richtige Erwägung hätte nicht dazu führen sollen, das Merkmal der Verkehrsfähigkeit fortzulassen. Man hätte das allenfalls rechtfertigen können, wenn man gesagt hätte:

Sachen sind körperliche Gegenstände.

Man hat aber gesagt:

Sachen im Sinne des Gesetzes sind körperliche Gegenstände.

Es ergibt sich so der Widerspruch, daß das Gesetz im allgemeinen Teil den Begriff der Sache weiter bestimmt als nachher bei den einzelnen Vorschriften des Sachenrechts.

Zur Erläuterung des Rechtsbegriffs der Sache ist der für den Erwerb von dinglichen Rechten grundlegende Begriff der Übergabe heranzuziehen. Auch das BGB steht auf dem Standpunkt des römischen Rechts,

res corporales seien nur solche, quae tangi possunt — pr. I. 2, 2 —.

Dabei ist unter tangere nicht die sinnliche Wahrnehmung zu verstehen, sondern das Ergreifen, die Ausübung einer tatsächlichen Gewalt.

Aus den Vorschriften 90, 929, 1205 BGB gewinnt man den Rechtssatz:

Sachen im Sinne des Gesetzes sind nur solche körperlichen Gegenstände, die übergeben werden können.

BGB 873 steht dem nicht entgegen. Für Erwerb von dinglichen Rechten an Grundstücken ist an die Stelle der Übergabe die Eintragung im Grundbuche gesetzt. Eine Übergabe von Grundstücken ist aber möglich und zur Ausübung tatsächlicher Gewalt erforderlich.

Sachen, die nicht übergeben werden können, sind also im Rechtssinne überhaupt keine Sachen.

Körper in gasförmigem Zustande können aber nur dann übergeben werden, wenn sie durch ein künstliches Mittel nicht nur räumlich begrenzt, sondern auch derart eingeschlossen sind, daß sie der willkürlichen Handhabung unterliegen. Fehlt es an einer solchen Begrenzung und Beherrschbarkeit, dann ist der gasförmige Körper keine Sache.

Der Luft ist der gasförmige Zustand natürlich. Sache ist sie daher nur in den Ausnahmefällen, in denen bestimmte Mengen eingeschlossen und der menschlichen Gewalt unterworfen sind.

Zu diesem Ergebnis gelangt man nicht nur für den Rechtsbegriff der Sache, sondern auch für den Sachbegriff der Umgangssprache. Auch für diesen ist die Luft im allgemeinen keine Sache. Man verwechselt hier meistens die Begriffe Sache und Stoff. Kein Mensch sagt, Gold sei eine Sache. Erst eine bestimmte, sinnlich erfaßte Menge dieses Stoffes wird zur Sache. Ebenso ist es auch mit der Luft. Ohne Rücksicht auf eine bestimmte, sinnlich wahrnehmbare Begrenzung eines Teiles ist Luft nur ein Stoff, ein Begriff. Zur Sache wird sie auch für die Umgangssprache erst mit der räumlichen Begrenzung und Beherrschbarkeit, so z. B., wenn sie in den Leitungen der Rohrpost oder in dem Schlauche eines Fahrrades eingeschlossen ist oder sich flüssig in Behältern befindet, die das Entweichen ausschließen.

Man kann auch nicht behaupten, die Erdluft, wie ich statt Atmosphäre sagen möchte, sei eine Sache. Das wird am schnellsten an einem Beispiel klar werden. Ein Baum ist eine Sache. Ein Wald wird von dem ausgebildeten Denken als eine Sache aufgefaßt, die Gegenstand des Rechtsverkehrs sein kann. Aber man sagt nicht, daß der Thüringer Wald eine Sache sei. Ebensowenig kann man sagen, der gesamte Vorrat der um die Erde lagernden Luft sei eine Sache. Hiergegen spricht noch ein anderes Bedenken. Wenn auch die Wissenschaft auszurechnen vermag, wie hoch die Erdluft reiche, und wieviel sie wiege, wir haben keine Möglichkeit der Anschauung, weder für die Menge der Erdluft noch für ihre Gestalt. Unter einem Gewichte von

5 269 301 300 000 000 000 kg

können wir uns nichts, gar nichts vorstellen. Wir sollten bei solchen Ausrechnungen Kants Wort nicht vergessen, daß Begriffe ohne Anschauung — leer sind.

Die Luft kann zur Sache werden. Im natürlichen Zustand ist sie es nicht. Für das Recht kommt aber gerade der natürliche Zustand in Betracht; gerade er stellt jetzt der rechtlichen Regelung wichtige Aufgaben, für deren Lösung man die Begriffe Sache und Eigentum nicht mehr verwenden kann. Daß dies so ist, zeigt nicht, daß diese Begriffe falsch oder überlebt sind, sondern nur, daß sie, wie alle menschlichen Denkformen, ihre Grenzen haben.

3. Der Luftraum*).

Auch der Luftraum ist keine Sache. Er ist weder begrenzbar noch frei beherrschbar. Grenzen kann man sich in ihm wohl überall denken, aber man kann sie nur für ganz kleine Teile herstellen, wie wir es mit unseren Gebäuden tun. Der Mensch kann den Luftraum nicht so beherrschen, wie die anderen Gegenstände, an denen er sich die Begriffe Sache und Eigentum ausgebildet hat.

Der Luftraum kann also auch nicht im Eigentum stehen, soweit er nicht durch bestimmte, sinnlich wahrnehmbare Grenzen abgeschlossen ist.

Die Frage, wie darüber hinaus der Rechtsverkehr am Luftraume zu regeln sei, hat, wie kaum eine andere, sowohl für das Recht der Staaten, wie für das Recht des einzelnen Staates Bedeutung.

Die staatenrechtliche Seite der Frage wird seit einer Reihe von Jahren viel besprochen. Wenn man dabei zuweilen auch von Eigentum redet, es handelt sich nur darum:

Ist der Luftraum in der Welt frei, oder bestehen staatliche Hoheitsrechte an ihm?

Hierüber haben sich fünf verschiedene Ansichten gebildet:

1. Der Luftraum ist frei.
2. Er ist grundsätzlich frei, jeder Staat hat aber Selbsterhaltungsrechte, vor allem für Landesverteidigung, öffentliche Sicherheit, Gesundheit und Zoll.
3. Der Raum ist in Zonen einzuteilen. Bis zu einer bestimmten Höhe hat der Staat volle Hoheitsrechte. Darüber hinaus ist die Luft frei.

*) Schriftenverzeichnis: 9, 19, 35, 39, 46, 78, 80, 92, 110, 119, 130, 153.

4. Der Staat hat volle Hoheitsrechte, soweit er nicht durch das Völkerrecht zugunsten anderer Staaten eingeschränkt ist.
5. Der Luftraum unterliegt der gemeinsamen Hoheit aller Staaten.

Den Gedanken einer Zoneneinteilung hat man wohl jetzt aufgegeben. Eine solche Einteilung wäre nicht durchführbar; mit seinen Waffen vermag der Staat heute ebenso weit zu dringen, wie Menschen sich in die Luft erheben können; endlich — und das ist das wichtigste Bedenken — kann man in der Luft von jeder Höhe aus auf die Erde einwirken.

Die Anschauung, der Luftraum sei frei wie das hohe Meer, vergißt, daß unter ihm die Menschen leben. Deshalb ist sie unbrauchbar.

Die Gemeinsamkeit der Hoheitsrechte mag als Ziel des Völkerrechts gelten, als eine Folge des Weltfriedens. Wir dürfen uns aber nicht darüber täuschen, daß wir von diesem Ziele noch weit entfernt sind.

Die beiden übrig bleibenden Ansichten unterscheiden sich nicht nach ihrem Inhalt, sondern nur nach ihrem Ausgangspunkt. Die eine gesteht trotz grundsätzlicher Freiheit des Luftraumes den Staaten die wichtigsten Hoheitsrechte zu, die andere gelangt von der Staatshoheit aus zu den Zugeständnissen des Völkerrechts. Einigkeit besteht über den Kern der Frage, nämlich, daß jeder Staat in dem über seinem Gebiet liegenden Raume Hoheitsrechte ausüben dürfe. Für den Weltverkehr, die Wissenschaft und den Sport werden alle Staaten ihren Luftraum öffnen, soweit nicht höhere eigene Werte verletzt werden. Maß und Art dieser Wertschätzung zeigen, welche rechtliche Reife ein Staat innerhalb der Gemeinschaft der Völker besitzt.

So hat der Streit der Rechtswissenschaft über die Staatshoheit im Luftraum nur eine Bedeutung, die über das Dasein des Begriffes nicht hinausgeht.

Wichtiger ist für das deutsche Luftrecht die Frage, wie die rechtliche Herrschaft am Luftraume innerhalb des Reiches zu regeln sei. Auch diese Frage ist in der Wissenschaft lebhaft umstritten. vor allem darin, ob der Grundstückseigentümer an dem über seinem Grunde befindlichen Luftraum Eigentum habe.

BGB 905 bestimmt hierüber folgendes:

„Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche. Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat."

Diese Fassung gibt zu Zweifeln Anlaß. So wird denn auch die Ansicht vertreten, das BGB begründe durch diese Vorschrift ein Eigentum am Luftraum. Im allgemeinen nimmt man dies allerdings nicht an und gibt dem Grundeigentümer nur bestimmte Nutzungsrechte.

Das BGB hat es vermieden, eine Begrenzung des Begriffes Eigentum aufzustellen. Das erschwert die Lösung.

Die Entstehungsgeschichte der Vorschrift spricht dafür, daß man kein Eigentum, sondern nur einzelne Rechte habe geben *wollen*. Entscheidend ist, wie überhaupt beim Gesetze, was man gegeben hat.

Das Gesetz sagt nicht:

das Eigentum an einem Grundstück erstreckt sich auf den Luftraum,

sondern:

das Recht des Eigentümers erstreckt sich —.

Damit wird zwischen dem Eigentum und einzelnen Rechten unterschieden.

Die Fassung des Gesetzes zwingt nicht zur Annahme eines Eigentums am Luftraum. Ausschlaggebend wird danach die Erwägung sein, daß der Luftraum — abgesehen von einzelnen Fällen besonderer Begrenzung — nicht Sache ist und deshalb auch nicht Eigentum sein kann.

Eine feste Begrenzung läßt sich nur für die *Erdoberfläche* geben. Mit dieser allein kann der Mensch aber noch nichts anfangen. *Jede* Benutzung dieser Fläche enthält zugleich einen Eingriff in die Erde oder in die Luft. Der Grund und Boden ist nicht mehr eine abgeschlossene, sinnlich wahrnehmbare Sache, sondern nähert sich schon den Gegenständen des Rechtsverkehrs, die nicht mehr mit Händen gegriffen, nicht mehr bestimmt begrenzt werden können. Im Grundeigentum wird nicht mehr die reine Sache geschützt, sondern ein Begriff. Diese Ausbildung

des Schutzes menschlicher Begriffe ist ein wichtiger Fortschritt der Rechtsentwickelung, der sich im Luftrecht weiter entfalten wird.

Die Grundlage für das deutsche Luftrecht wird also die folgende sein.

An Luft und Luftraum gibt es Sondereigentum nur, soweit bestimmte Teile räumlich fest begrenzt und beliebig beherrschbar sind. Darüber hinaus bestehen nur einzelne Rechte an Luft und Luftraum.

So weit nicht völkerrechtliche Schranken gezogen sind, haben Reich und Bundesstaaten an dem über ihrem Gebiete befindlichen Luftraum die gleichen Hoheitsrechte wie auf der Erdoberfläche. Die Bedeutung dieser Hoheitsrechte ist im Luftraum größer, weil weniger Sonderrechte Einzelner vorhanden sind, auf der anderen Seite aber auch geringer, weil der Mensch sich im Luftraum weniger betätigen kann als auf der Erde.

4. Die Sprache des Luftrechts*).

Es ist ein großer Fortschritt, daß der Deutsche beginnt, bewußt in seiner Sprache zu leben und an ihr zu arbeiten. Vor allem muß das Recht sich diesem Fortschritt erschließen. Seine Aufgabe ist es, dem Leben nicht nur die inhaltlich begründete, zweckmäßige Form zu geben, sondern diese auch durch eine reine Sprache verständlich und fest zu gestalten. Das Leben verlangt heute mehr denn je vom Rechte, daß es nicht nur richtig, sondern auch

klar und schnell

regele. Dem kann das Recht nur genügen, wenn es eine klare Sprache beherrscht.

Das Luftrecht hat hier gegenüber anderen Rechtsgebieten den Vorteil voraus, daß es nur wenig von alten Überlieferungen und alten Mißbräuchen beeinflußt ist. So kann es das neue Leben auch in einer neuen Form frei gestalten und damit auch in seiner Sprache auf die anderen Rechtsgebiete anregend und fördernd wirken.

Sprachpflege muß bewußt sein. Dazu gehört, daß man sich über den Ursprung und die Entwickelung der wichtigsten Wörter

*) Schriftenverzeichnis: 21, 43, 52, 136, 169, 181, 188, 189.

seiner Sprache klar werde; denn oft erschließt sich aus der Entstehungsgeschichte eines Wortes nicht nur das Verständnis des ihm entsprechenden Begriffes, sondern auch eine neue Möglichkeit seiner Weiterbildung.

Aus der Betrachtung des Wortes Luft können wir nun freilich nichts gewinnen als die Erkenntnis, daß die Luft dem Deutschen seit undenklichen Zeiten als eine ewig gleiche Naturerscheinung gegolten hat. Aber vielleicht ist gerade diese Erkenntnis wertvoll. Sie zeigt, daß das deutsche Denken die Luft als etwas Großes, Ganzes erfaßt, für das es von jeher ein Wort gebraucht hat.

Das Wort Luft ist ein altes Stammwort germanischer Zunge, dessen Herkunft noch nicht aufgeklärt worden ist. Im Althochdeutschen lautete seine Form auch schon luft. Das Wort wurde aber damals meistens mit männlichem Geschlecht gebraucht. Im Altnordischen bildete man die Form loft, und zwar zugleich für das oben liegende, z. B. das obere Stockwerk. Daraus hat sich das in Deutschland noch zuweilen gebrauchte Wort Lucht für Bodenraum entwickelt. Die holländische Sprache sagt sogar ganz allgemein lucht für Luft. Der Wortstamm luft findet sich auch im Dänischen, Schwedischen und Norwegischen. In die englische Sprache war das Wort in der Form lift übergegangen; es ist dort aber durch das Fremdwort air verdrängt worden. — 52 VI 1237 und 189 II 90 —.

So besteht das Wort Luft seit Jahrtausenden in einer germanischen Sprachgemeinschaft, die heute die deutsche, niederländische, dänische, schwedische und norwegische Sprache umfaßt.

Es ist auch für das deutsche Luftrecht von Wert, daneben die Entwickelung des griechischen Wortes ἀήρ zu betrachten. Aus ihm sind entstanden:

- im Lateinischen: aer, ein Wort, das schon zu Ciceros Zeiten dem Römer geläufig war,
- im Französischen: l'air,
- im Italienischen: l'aria und das fast nur in der Sprache der Dichtung gebrauchte Wort l'aëre,
- im Spanischen: el aire,
- im Englischen: the air.

Das Wort ἀήρ bildet also die Grundlage für das Luftrecht aller westeuropäischen Staaten. Über seine Ableitung bestehen zwei ver-

schiedene Ansichten. Die eine denkt an ἀεὶ ῥέειν = in dauernder Bewegung sein. Mehr Wahrscheinlichkeit hat die andere für sich, die ἀήρ von ἄημι = ich atme ableitet. Besonders bemerkenswert ist hierbei, daß ἄημι von ἄω, einem Grundstamm verschiedener Wörter, hergeleitet wird. Das führt zu folgender Betrachtung, über deren Richtigkeit Sprachforscher entscheiden mögen. A und O sind die ersten Laute, die der Mensch hervorgebracht hat. Das ist nach der Beschaffenheit unserer Sprachwerkzeuge wahrscheinlich. A und O entsprechen der Mundatmung, A dem Einatmen, O dem Ausstoßen der Luft. So hätten wir in der Reihe

α — ω
ἄω
ἄημι
ἀήρ

so deutlich wie selten sonst die Entstehung des Wortes aus der Lautgebärde vor uns.

Schon im Altertum hat man zwischen dem Luftraum und der ihn erfüllenden Luft zu unterscheiden verstanden. Für das Recht kam diese Unterscheidung damals kaum schon in Betracht. Daß sie aber dem Denken überhaupt schon bewußt war, verdient doch erwähnt zu werden. Als Stoff ist die Luft gedacht in der viel besprochenen Stelle aus der Electra des Sophokles (86):

Ὦ φάος ἁγνὸν
Καὶ γῆς ἰσόμοιρος ἀήρ.

Als Luftraum ist ἀήρ dagegen in dem Wörterbuche des Hesychius bezeichnet:

ἀήρ = ὁ μεταξὺ οὐρανοῦ καὶ γῆς τόπος. [— 169 I, 801 —.]

Wir ersehen hieraus noch etwas anderes, was für die Verwertung früherer luftrechtlicher Grundsätze sehr zu beachten ist: die Weltanschauung jener Zeit. Man dachte sich die Erde fest, den Himmel als Raum über ihr, und den Zwischenraum zwischen Himmel und Erdoberfläche nannte man ἀήρ. Die Weltanschauung des Mittelalters war davon nicht wesentlich verschieden. Wir haben ganz andere Vorstellungen von der Luft gewonnen. Die Erde gilt uns als Körper, der im Weltenraume schwebt, und ringsum von Luft umgeben ist. Eine Begrenzung dieses Raumes ist unserem Denken weder bekannt noch faßbar.

Luftrecht — es ist zweifelhaft, ob man nach den Bildungsgesetzen deutscher Sprache so sagen sollte. Luftrecht bedeutet eigentlich: Recht der Luft, nicht: Recht an der Luft. Es hat sich aber wohl ein Sprachgebrauch dahin gebildet, das Wort Recht auch mit seinem Gegenstande zusammenzusetzen; und wie man von Bergrecht und Wasserrecht spricht, wird man auch Luftrecht sagen dürfen.

Das einzige Gebiet des Luftrechts, in dem Wörter alter Rechtssprache vorkommen, ist das der „Immission von Imponderabilien". Diesen Ausdruck aus „Pietät" beizubehalten, liegt schon deshalb kein Grund vor, weil das deutsche Recht hier zu einer neuen selbständigen Entwickelung gelangt ist. Der sollte auch ein deutsches Wort entsprechen.

Jede Immission von Imponderabilien geht durch die Luft. Auch bei Erschütterungen des Erdbodens findet eine „Immission" in die Luft statt. Jede Immission bedeutet eine Schädigung der Luft, d. h. einen Eingriff, der die Veränderung des bestehenden Zustandes zur Folge hat. Man könnte also den langen lateinischen Ausdruck gut, kurz und deutsch durch

Luftschädigung

ersetzen und davon den Begriff Luftschaden ableiten.

Neuen Ausdrücken begegnet meistens eine gewisse Schwerfälligkeit des Denkens, unter dem neuen Wort alte Vorstellungen zu begreifen. Wenn aber das Wort die alten Begriffe umfaßt, so gewöhnt man sich schon daran, sie mit dem neuen Ausdruck zu bezeichnen; und im allgemeinen ist doch so viel Leben in unserer Sprache, wenn auch oft unbewußtes, daß ein deutsches Wort sich sehr viel schneller einbürgert als ein fremdes.

Meine Vorschläge wollen weder hier noch sonst als endgültige genommen werden. Gerade im Luftrecht ist alles noch so im Werden, so am Anfang, daß die Vorschläge eines Einzelnen hier noch weniger als sonst beanspruchen dürfen, etwas Abschließendes zu geben. Ihr Sinn und Wert ist vielmehr nur der, andere zur Weiterarbeit auf diesem Felde anzuregen.

Besondere sprachliche Beachtung verdient die Bezeichnung der drahtlosen Telegraphie. Der Staatenvertrag von 1906 gebraucht in der französischen Urschrift das Wort

radiotélégraphie.

Der deutsche Entwurf des Vertrages sprach von télégraphie sans fil, benutzte aber als Eigenschaftswort radiotélégraphique. Die „Redaktionskommission" hat überall den Begriff radiotélégraphique verwendet. — 29 —.

Das Deutsche Reich hat nicht Radiotelegraphie übersetzt, sondern Funkentelegraphie. — RGBl. 1908, 411 —.

Bei Radiotelegraphie hätte man übrigens den Zusatz — tele — fortlassen sollen. Radiographie und Radiogramm hätten genügt.

Wenn die Reichsgesetzgebung schon daran ging, das Wort zu verdeutschen, hätte man nicht auf halbem Wege halt machen sollen. Weshalb ließ man die Telegraphie bestehen? Es ist nicht erfindlich, warum man nicht statt Telegraphie Fernschrift und statt Telegramm Fernbrief sagen soll. Daß es für das Denken gleich ist, statt

τῆλε — fern, und statt

γράφειν — schreiben

zu setzen, dürfte sich nicht bestreiten lassen. Man wird aber zwei Einwände erheben. Erstens: das Volk habe sich an diese Fremdwörter gewöhnt. Gewiß hat es das getan; das steht aber dem Ersatze nicht entgegen. Gerade bei Verkehrsworten, die Gegenstand gesetzlicher und behördlicher Regelung sind, ist das Volk leicht geneigt, Änderungen anzunehmen. Als man Perron durch Bahnsteig ersetzte, hat man die Erfahrung gemacht, daß ein bis dahin für unentbehrlich gehaltenes Fremdwort binnen kurzer Zeit — es waren wohl nur Monate — auch aus der Umgangssprache einfach verschwunden ist. Der Staat weiß noch gar nicht, was für eine Gewalt er über die Sprache seines Volkes hat.

Das zweite Bedenken gegen die Verdeutschung des Wortes Telegraphie wäre die Rücksicht auf den „internationalen" Verkehr, auf die Verständigung mit Ausländern. Es sollte doch auffallen, daß dieses Bedenken bisher stets nur von den Deutschen selbst geäußert worden ist. Nur die Deutschen bilden sich ein, daß sie ihre Sprache durch Fremdwörter den Ausländern leichter verständlich machen. Fragt man aber Ausländer, so erfährt man, daß die Fremdwörter das Verständnis gerade erschweren. Es sollte eigentlich auch ohne dies klar sein, daß eine einheitliche, innerlich zusammenhängende Sprache viel leichter zu erlernen ist, als ein Gemisch von Brocken der verschiedensten Sprachstämme, das noch dazu oft recht arg verstümmelt erscheint.

Wenn wir schon auf die Verständigung mit dem Auslande Rücksicht nehmen wollen, müßten wir uns gerade bemühen, eine **reine** deutsche Sprache zu schaffen.

Nicht zuletzt sollten wir aber daran denken, wie unwürdig und schwächlich dem Auslande unsere Fremdwortsucht erscheint. Jedes entbehrliche Fremdwort, das wir in unserer Sprache behalten, bedeutet für uns einen Verlust an Ansehen und Kraft.

Man könnte also ganz gut die Funkentelegraphie durch **Funkenschrift** ersetzen. Den Vorteil davon hat die deutsche Sprache und damit die deutsche Macht.

Gegen Funkenschrift wird man vielleicht noch einwenden wollen, die Funksprüche würden heute meistens nur mit dem Gehör aufgenommen. Es dürfte hier aber nicht auf die Annahme, sondern auf die Abgabe der Nachricht ankommen; und durch die Art der Abgabe stellt sich die Benachrichtigung als Schrift dar, im Gegensatz zu dem Fernsprecher.

Funkspruch — auch gegen dieses Wort hat sich manche Stimme erhoben. Sofern man mit ihm nur das Ergebnis der Tätigkeit bezeichnet, dürfte sprachlich höchstens zu tadeln sein, daß die Häufung von Mitlauten — nkspr — ungeschickt wirke. Sachlich wäre einzuwenden, daß das Wort mehr für die Funkentelefonie als für die Funkentelegraphie passe. Hier wird es allerdings mehr auf die Art des Empfanges der Nachricht ankommen.

Funker — diese für den „Funkentelegraphisten" schon viel verwendete Bezeichnung ist kurz, deutlich und sprachlich nicht zu beanstanden. Es ist erfreulich, daß sich hier in der deutschen Sprache noch die Kraft zur Wortbildung zeigt. Warum sollten wir auch nicht neue Formen bilden können? Als der Mensch sich zum ersten Male von der festen Erde auf das Wasser hinauswagte, da erfand er sich ein neues Wort für die neue Tätigkeit. Wenn wir uns jetzt in der Luft neue Wirkungskreise schaffen, aber dafür nicht einmal mehr neue Wörter erfinden können, haben wir eigentlich wenig Grund, auf die vergangenen Geschlechter so stolz herabzuschauen, wie wir es heute gern tun.

Was die sprachschöpfende Kraft des Menschen vermag, dafür gibt uns das Wort Gas ein gutes Beispiel. Jeder gebraucht es, es erscheint uns selbstverständlich, — und doch verdankt es sein Dasein nur der freien Erfindung eines Menschen. Der nieder-

ländische Forscher van Helmont, der von 1577 bis 1644 gelebt hat, hat es geschaffen. — 52 IV, 1429 —.

Das Wort Telefon ist auch für das Luftrecht von Bedeutung. Zwar ist die Funkentelefonie noch in den Anfängen der Entwickelung, man muß aber damit rechnen, daß sie plötzlich auch in den Rechtsverkehr treten kann. Telefon wird meistens durch Fernsprecher verdeutscht. Funkenfernsprecher — das Wort ist zu lang. Es stört auch durch das doppelte F. Zudem ist Fernsprecher überhaupt ein häßliches Wort. Dreimal e, dazwischen eine Menge harter Mitlaute, so etwas kommt nur bei künstlicher Wortbildung vor. Das sagt nichts gegen deren Zulassung, ermahnt vielmehr nur zur Vorsicht.

Telefon — das Wort klingt. Auch Funkentelefon hört sich gut an. Man sollte deshalb vielleicht dieses fremde Wort in unserer Sprache lassen, zumal seine Bildung so einfach ist, daß Verunstaltungen durch die Umgangssprache ausgeschlossen erscheinen. Das Wort entspricht auch in seiner Form deutschen Sprachschöpfungen, während Telegraph sich eher als Fremdwort darstellt. Man sollte aber das Wort dann auch deutsch schreiben, nicht mit ph, sondern mit f.

Auf dem Gebiete der Luftfahrt hat sich die deutsche Sprachpflege bisher am meisten betätigt. Nachdem sich zunächst auch hier ein grober Fremdwörterunfug aufgetan hatte, ist es den Bemühungen des deutschen Luftfahrerverbandes und des Allgemeinen deutschen Sprachvereins gelungen, deutschen Bezeichnungen die Herrschaft zu verschaffen.

Die einzelnen Ausdrücke werden im Rechte der Luftfahrt besprochen werden. Hier will ich nur ein Wort erwähnen, das man bisher wohl für unentbehrlich gehalten hat:

den Ballon.

In der Mehrzahl sagt man jetzt meistens statt Ballons: Ballone.

Ich glaube, man könnte dieses Wort entbehren. Ein Fremdwort ist es eigentlich nicht, vielmehr, was wohl wenig bekannt ist, nur die fremde Umbildung eines deutschen Wortes.

Das althochdeutsche Stammwort ball, das sowohl in der männlichen Form ballo wie in der weiblichen balla gebraucht wurde, ist in die französische und italienische Sprache übergegangen und hat dort la balle und la palla entstehen lassen. Die Italiener

haben dann aus la palla il pallone geformt. Von Italien ist dieses Wort nach Frankreich gekommen, le ballon geworden, und darauf endlich um 1600 nach Deutschland gebracht worden. — 189 I 144/5. —

Daß das französische Wort zu jener Zeit in Deutschland Eingang gefunden hat, erklärt sich aus den damals herrschenden Verhältnissen. Für uns liegt aber kaum ein Grund vor, ein Wort in unserer Sprache zu behalten, das nichts anderes ist als ein altes deutsches Stammwort in einer durch ein fremdes Volk umgebildeten Form.

Freiball — Fesselball — Lenkball — vielleicht klingt das vielen zuerst seltsam. Wenn man aber diese Wörter nur einen Monat lang gehört hat, wird man sie selbstverständlich finden.

Ich werde in meiner Darstellung Fremdwörter nur dann gebrauchen, wenn sich dies gegenüber geltenden Rechtsvorschriften nicht vermeiden läßt. Soweit es möglich ist, nehme ich deutsche Wörter; denn ich bin überzeugt: ohne eine gute Sprache gibt es kein gutes Recht, und unsere Sprache kann nur gut werden, wenn sie deutsch wird.

5. Luftrecht und Technik*).

Eine der wichtigsten Erscheinungen, die das Rechtsleben des deutschen Volkes in letzter Zeit aufweist, ist der Kampf der Techniker gegen den Rechtsstand. Da die Bedeutung der Technik für das Luftrecht größer ist als für irgend ein anderes Rechtsgebiet, erscheint es mir notwendig, im allgemeinen Teile meines Werkes darauf hinzuweisen, wie wichtig es ist, daß Recht und Technik zu einander in dem rechten Gleichgewichte stehen, — und wie weit wir noch von der Lösung dieser Aufgabe entfernt sind.

Gerade im Luftrecht hat die Abneigung des Technikers gegen das Recht schon einen besonders lebhaften Ausdruck erfahren, und zwar in den Schriften von Jurisch. Jurisch will mit seinem „Luftrecht" eine ganz neue Wissenschaft begründen, die nicht mehr Recht ist, sondern besser, als das bisher geübte Recht es verstehen soll, den Bedürfnissen des Lebens zu entsprechen.

*) Schriftenverzeichnis: 44, 70—74, 83.

Die Ausführungen von Jurisch werden meistens als „juristischer Dilettantismus" bezeichnet und übergangen. Die Bezeichnung erscheint gerechtfertigt, nicht aber das Übergehen.

Jurisch ist der erste, der wichtige Fragen dieses Gebietes ausführlich behandelt hat, und zwar, wenn auch nicht rechtlich, so doch wirtschaftlich beachtenswert. Zweitens enthalten seine Schriften eine Auffassung von Recht und Rechtsstand, die ebenso falsch wie allgemein verbreitet ist. Deshalb ist es für die sich bildende neue Wissenschaft des Luftrechts wichtig, diese Auffassung zu besprechen und zu berichtigen.

Daß Mißstände in unserer Rechtspflege bestehen, diese Erkenntnis gewinnt jetzt vor allem in unserem Rechtsstande selbst Boden, und in allen seinen Gliedern gesellt sich zu dieser Erkenntnis das Bemühen, Besserung zu schaffen. Die Vorwürfe der Rechtsunkundigen vergessen, daß ein großer Teil des Übels nicht im Rechtsstande,. sondern in dem Volke seine Quelle hat. Ohne Recht und Rechtsstand kann kein Staat mehr bestehen; und ich hoffe, gerade eine ausführliche Besprechung der luftrechtlichen Grundgedanken von Jurisch wird zeigen, welcher Wert in einer begrifflich entwickelten und begründeten Rechtspflege liegt. Sie hat sich nicht als Selbstzweck zu betrachten, sie soll dem Leben dienen, aber sie darf ihm nicht fehlen.

Jurisch stellt sechs Grundsätze des Luftrechts auf und verlangt als Ergänzung zu ihnen das organische Luftgesetz.

> „1. Jeder Mensch hat das natürliche Recht, beliebig viel Luft in Besitz zu nehmen und als sein Eigentum zu betrachten."

Dieser Satz deutet darauf hin, daß Jurisch den Unterschied zwischen Besitz und Eigentum ergriffen hat. Dem ist nicht so. Vielmehr wendet er sich gegen diese Unterscheidung, und zwar in der Hauptsache deshalb, weil sie dem Volke nicht geläufig sei. Mit dieser Begründung könnte man einen großen Teil unseres Rechtes verwerfen. Vergessen ist dabei, daß man die Rechtsbegriffe des Volkes entwickeln kann und entwickeln soll.

Das nebenbei.

Den Grundsatz des Rechtes auf beliebige Luftentnahme begründet Jurisch durch den Hinweis auf den ungeheuren Luft-

vorrat der Erde. Er rechnet dazu aus, wie viel die ganze Erdluft wiege. Auch ohne diese Ausrechnung wäre es klar, daß die Menschen den Luftvorrat ihrer Erde nie erschöpfen werden. Daraus folgt aber für das Luftrecht noch gar nichts. Der größte Teil der Erdluft kommt für den Rechtsverkehr überhaupt nicht in Frage. Nur die untersten Luftschichten können Gegenstand des Gebrauchs und der Regelung werden. Vor allem aber ist nicht die Entnahme von Luft wichtig, sondern die Ausscheidung von Stoffen in die Luft. Hierfür besagt die Größe des Luftvorrats der Erde gar nichts, weil die menschlichen Lebensverhältnisse von dem natürlichen Zustande erheblich abgewiesen sind und die beliebige Ergänzung verbrauchter Luft durch frische Luft nicht mehr möglich ist.

„2. Keiner darf den andern hindern, von dem in dem ersten Grundsatz festgelegten Rechte Gebrauch zu machen."

Dieser Grundsatz ergibt sich aus dem ersten. Er ist nicht von ihm verschieden, sondern nur seine Folge, eine Folge, die ein Rechtskundiger nicht ausgesprochen hätte; denn es ist eben das Wesen eines Rechts, daß man den Berechtigten nicht an seiner Ausübung hindern darf.

Die beiden ersten Grundsätze sind überflüssig. Das Luftrecht fängt erst dort an, wo sie aufhören.

„3. Niemand darf durch fahrlässige oder böswillige Verunreinigung der Luft einen anderen in seinen Lebensfunktionen, seinem Eigentum oder Besitz oder in seinem Erwerbsleben schädigen."

Eine solche allgemeine Bemerkung:

— niemand darf schädigen —

ist erstens unbrauchbar, zweitens falsch. Das ist gerade das Wesen des Luftrechts, daß man schädigen darf, weil man schädigen muß. Aufgabe des Rechtes ist es nur, das Maß der erlaubten Schädigung zu begrenzen.

Also fängt auch hier das Recht erst an, wo der Grundsatz von Jurisch aufhört.

Die Grundsätze 4 und 5 entsprechen im wesentlichen den Vorschriften 906 und 907 BGB. Die kleinen Abweichungen sind zu unbedeutend, als daß ihre Besprechung hier gerechtfertigt wäre.

In dem Grundsatz 6 fordert Jurisch die Anerkennung des Verdienstes der Arbeit:

> „Verwendung mechanischer, physikalischer oder chemischer Arbeit auf eine bestimmte Menge Luft oder einen anderen gasförmigen Körper schafft einen Wertgegenstand, der den gewöhnlichen Rechtsschutz genießt."

„Wertgegenstand" und „gewöhnlicher Rechtsschutz" sind unbestimmte und daher unklare Begriffe, mit denen im Rechte nichts anzufangen ist. Wenn wir so allgemein gefaßte Bemerkungen zu Gesetzen erheben wollten, würden wir sehr bald zu einer unerträglichen Rechtsunsicherheit kommen. Die rechtliche Regelung für die durch Arbeit an der Luft hergestellten Werte muß folgende Fragen beantworten:

> Wird durch Verarbeitung von Luft eine Sache geschaffen?
>
> Ist Aneignung von Luft möglich?
>
> Kann die Aneignung auch durch einen Vertreter erfolgen?
>
> Wie sind die dinglichen Rechte an der Luft zu schützen?

In dem Abschnitt, der die dinglichen Rechte an der Luft behandelt, werde ich diese Fragen besprechen und beantworten. Es wird sich dabei zeigen, daß für die Luft ganz besondere Verhältnisse vorliegen, denen auch besondere Rechtssätze entsprechen müssen. Eine Bezugnahme auf den gewöhnlichen Rechtsschutz von Wertgegenständen reicht nicht aus.

Zu seinen sechs Grundsätzen des Luftrechts gesellt Jurisch „das organische Luftgesetz".

Ohne nähere Erklärung wird niemand erraten können, was damit gemeint sei. Offenbar hat das Bestreben, ein kurzes Schlagwort zu bilden, diese Bezeichnung geschaffen. Sie ist aber sachlich wie sprachlich falsch.

Zunächst erweckt sie den Glauben, als handele es sich um *das* Luftgesetz, um die wichtigste Bestimmung des ganzen Luftrechts. Ein Rechtskundiger hätte wohl eine solche Bezeichnung schon deshalb nicht gewählt, weil ihm der große Umfang des neuen Gebietes zu deutlich vorgeschwebt hätte, als daß er einer einzelnen

Erscheinung durch ihre sprachliche Form eine so überragende Bedeutung hätte zubilligen können.

Jurisch versteht unter dem organischen Luftgesetz eine zahlenmäßige Begrenzung der durch Abgase erfolgenden Luftverunreinigung.

Organisch heißt er das Gesetz deshalb, weil er seine jeweilige Abänderung durch eine Aufsichtsbehörde vorsieht. Nun kann aber jedes Gesetz durch ein späteres Gesetz abgeändert oder aufgehoben werden. Die Möglichkeit einer Fortentwickelung ist immer gegeben. Jedes Gesetz ist in diesem Sinne organisch. Zudem bedeutet die Übertragung der Abänderungsbefugnis auf eine Verwaltungsbehörde nicht unbedingt eine Erleichterung.

Man sieht auch an diesem Beispiel, wie der Gebrauch von Fremdwörtern unklarem Denken Vorschub leistet. In deutscher Sprache wäre ein so unglücklicher Ausdruck wie das organische Luftgesetz nicht so leicht zu schaffen gewesen.

Wider den geltenden Sprachgebrauch ist auch das Wort Gesetz verwendet. Unter Luftgesetz würden wir zweierlei verstehen können:

entweder die Naturgesetze, die wir an den Erscheinungen der Luft beobachten,

oder

ein Gesetz, das die rechtlichen Beziehungen des Menschen an der Luft regelt.

Nicht aber würden wir eine *einzelne* Vorschrift des Luftrechts als *das* Luftgesetz bezeichnen können.

Den Gedanken, der dem Worte von Jurisch zugrunde liegt, werde ich bei der Behandlung des Rechtes der Atmung näher besprechen. Die allgemeinen Darlegungen von Jurisch habe ich deshalb vorweg genommen, weil sie den Anspruch erheben, einen neuen Wert — das Luftrecht — zu begründen. Der neue Wert liegt aber nicht in den allgemeinen Lehren, sondern nur in technischen Einzelheiten und in der Gesinnung, die das Recht dem Lebensbedürfnis der Gesamtheit dienstbar machen will. Die Rechtsausführungen, die Jurisch gibt, sind wegen der Mängel ihrer rechtlichen Schulung unbrauchbar. Damit zeigen sie, wie notwendig eine besondere Ausbildung des rechtlichen Denkens ist, wie sie mit der Zunahme des Rechtsstoffes immer notwendiger wird.

So bleibt Jurisch nur das Verdienst, — und immerhin ist es ein großes Verdienst, daß er dazu anregt, mehr zu schaffen, als ein Rechtsunkundiger auf diesem Gebiete leisten kann.

Die Technik gibt hier den Stoff, das Recht die Form. Eines ist für die Wirtschaftsordnung und das Zusammenleben der Menschen so notwendig wie das andere. Man sollte darum von einem unnützen Rangstreit absehen und sich allenthalben nur als Teil empfinden, der erst mit den anderen Teilen zusammen ein rechtes Ganzes ergibt.

6. Geschichte des Luftrechts*).

Geschichte des Luftrechts — so kann man kaum schon sagen; richtiger wäre: Vorgeschichte.

Ein Teil der Tatbestände, die das Luftrecht jetzt zu regeln hat, ist zwar von jeher vorhanden gewesen, so insbesondere die Atmung und der Aufenthalt. Erst in neuerer Zeit aber sind diese Tatbestände in das Gebiet des Rechts eingetreten.

Anfänge luftrechtlicher Vorschriften haben sich bei den Römern ausgebildet. Allenfalls könnte man das Meldewesen der Perser und Griechen als Anfang eines Luftverkehrsrechtes bezeichnen.

Das Luftrecht der Römer entbehrt noch einer klaren Ausbildung der Begriffe. Die für die Benutzung der Luft in Betracht kommenden Lebensverhältnisse waren damals auch so einfach, daß zu einer Rechtsbildung wenig Anlaß vorlag. Für die Würdigung des römischen Rechts ist auch der Umstand wichtig, daß seine Weltanschauung eine andere war als die unsere. Man hatte damals über das Wesen von Luft und Luftraum Vorstellungen, die wir als kindlich bezeichnen dürfen.

So kann es nicht auffallen, daß wir gerade im Luftrecht den Römern nur wenig verdanken.

Das Gesetzgebungswerk Justinians nennt die Luft, zusammen mit dem Wasser, eine

res iure naturali omnium communis — 1. 1. J II_1 und 2 D 1,8 —.

---

*) Schriftenverzeichnis: 45, 47, 68, 81, 85, 104, 105, 130, 137, 148, 162 bis 164, 166.

Diese Auffassung ist den Institutionen Marcians entnommen, — fr 2 I 8 —, aber umgestaltet worden. Man hat versucht, den Unterschied zwischen den

rebus omnium communibus

und

rebus publicis in publico usu

zu verwischen, und zwar durch den Doppelsinn des Wortes publicus, das sowohl öffentlich wie staatlich bedeuten kann. Dieser Versuch hat sich später in dem deutschen Pandektenrechte wiederholt.

Die Lehre Marcians, die übrigens nur vertreten, nicht begründet wird, mag wohl auf Einflüsse alter Volkssagen und der stoischen Philosophie zurückgehen; alter Sagen insofern, als sie von einer Zeit berichten, in der alle Güter den Menschen gemeinsam waren, — der stoischen Lehre insofern, als sie in der Gemeinsamkeit aller Güter das Ziel der menschlichen Entwickelung sah. Man ist hier indessen nur auf Vermutungen angewiesen, da jeder Hinweis dafür fehlt, wie Marcian zu seiner Ansicht gekommen ist.

Nur Marcianus bezeichnet die Luft ausdrücklich als Sache. Andere Rechtslehrer, wie Celsus, — 3, 1 D 43, 8 —, Venulejus, — 22, 4 D 43, 24 —, Ulpianus, — 13, 7 D 47, 10 — sprechen nur von Rechten an der Luft.

Daß die Vorstellung, Luft in natürlichem Zustande sei eine Sache, unrichtig ist, glaube ich dargetan zu haben. Die Deutschen sind wohl auch nur durch den Einfluß des hierin noch unentwickelten römischen Rechts zu dieser Vorstellung gekommen.

Der Vergleich zwischen Luft und Meer wird schon von den Römern häufig gebraucht. Das ist kein Grund, ihn jetzt beizubehalten, nachdem diese beiden Gebiete von Naturerscheinungen Grundlage ganz verschiedener Rechtsbeziehungen geworden sind.

Die Verbindung des Grundstücks mit dem über ihm liegenden Luftraum erschien dem Römer selbstverständlich. Zu regeln hatte er das Hineinragen von Bauwerken und Bäumen in des Nachbars Luftraum. Nur in zwei Fällen ist es darüber hinaus zu besonderen luftrechtlichen Grundsätzen gekommen. L 8, 5. 6 D 8, 5 verbietet die übermäßige Zuführung von Rauch aus einer taberna casearea, und C 14, 1 C 3, 34 untersagt es, einer Dreschtenne den

Luftzug zu verbauen. Die letzte Bestimmung hat sogar noch das Reichsgericht beschäftigt. — Seufferts Archiv 36 N. 107 —.

Außer den bereits genannten Stellen können für das Luftrecht noch als zugehörig angesehen werden:

1	pr	D	8,2	17	2	D	8,5
19	„	„	8,2	2, 29		„	43,8
14, 1		„	8,5	21		„	43,24
17	pr	„	8,5				

ferner die Vorschriften über die Servituten:

luminum,
ne altius tollatur,
ne luminibus officiatur,
ne prospectui officiatur,

endlich die Vorschriften über die Herrenlosigkeit der Vögel.

Damit dürfte der Umkreis des römischen Luftrechts erschöpft sein.

Die Quellen des alten deutschen Rechts enthalten über die Luft nichts. Offenbar dachte man gar nicht daran, die Luft als Gegenstand des Rechtsverkehrs zu betrachten. Sie war eine Naturerscheinung, die außerhalb der Notwendigkeit und Möglichkeit rechtlicher Regelung stand. Mit der Zeit gewann aber die Luft rechtliche Bedeutung insofern, als für den Bau des Hauses Luft und Licht wertvoll wurden. Gerade in Deutschland hat sich das Baurecht und in ihm das Licht- und Fensterrecht besonders entwickelt, und zwar wohl deshalb, weil die Ansiedelungen mit einem durch die Befestigung begrenzten Raume zu rechnen hatten. In Rom war das Haus nicht so wichtig gewesen wie in Deutschland, wo man infolge der kühleren Witterung viel mehr auf den Aufenthalt in geschlossenen Räumen angewiesen ist. Anfänge der Ausbildung des deutschen Baurechts finden sich schon im Sachsenspiegel — II 51 und III 66 — sowie im Schwabenspiegel — 143, 371, 372 —. In den Stadtrechten des Mittelalters sind die Bauvorschriften eingehend ausgestaltet worden, und noch heute liegt der Kern dieses Rechtsgebiets in den Bauordnungen der Gemeinden. Einzelne Bundesstaaten haben zwar einheitliche Vorschriften erlassen. In Preußen hat man aber bisher davon abgesehen, weil die Verhältnisse nach Witterung,

Bodenbeschaffenheit, Baugewohnheiten, Wirtschaftsbetrieb und Bevölkerungswohlstand zu verschieden seien, als daß man sie einheitlich regeln könnte.

Unter dem Einflusse des römischen Rechts machte sich mit der Zeit in Deutschland ein Bestreben geltend, die Luft als Gegenstand staatlicher Hoheitsrechte zu behandeln. Man suchte den Unterschied zwischen rebus communibus und rebus publicis in publico usu ganz aufzuheben und die Luft zum Eigentum des Staates oder, was damals dasselbe gelten wollte, des Fürsten zu machen.

Eine Äußerung in Freidanks Bescheidenheit deutet darauf hin, daß das Volk solchen Bestrebungen ablehnend gegenüberstand.

Es kam aber schließlich doch so weit, daß man annahm, ein Windmüller müsse sich das Recht zur Benutzung des Luftzuges vom Fürsten erkaufen. — Strube, Syntagma jurisprudentiae 140 —.

Im neueren Pandektenrechte gab man die Auffassung von der Luft als einer im Staatseigentum stehenden Sache auf und kehrte zu der alten Auffassung der rei omnium communis zurück, welche Auffassung „aus natürlichen Gründen“ ohne weitere Begründung wieder allgemeine Geltung fand. Zugleich gewann aber auch der hiermit in innerem Widerspruch stehende Grundsatz Geltung, daß der Grundeigentümer an dem über seinem Grundstück befindlichen Luftraum volles Eigentum habe.

Das Allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten brachte hierin einen Fortschritt. Zwar hat es sich einer Bestimmung über Luft und Luftraum enthalten, man kann eine solche aber aus den Vorschriften 2, 3 I 8 entnehmen. Diese lauten:

> „Alles, was einen ausschließenden Nutzen gewähren kann, ist ein Gegenstand des Eigentums.
>
> Sachen, von deren Benutzung, ihrer Natur nach, niemand ausgeschlossen werden kann, können kein Eigentum einzelner Personen werden.“

Hieraus hat man gefolgert, daß der Grundeigentümer kein Eigentum am Luftraum habe, sondern ihn nur so weit benutzen dürfe, als das Eigentumsrecht am Grundstück es erfordere und zulasse. Wichtig sind hierfür besonders die Vorschriften 65, 66 I 8, die auch heute noch die Grundlage des Bebauungsrechtes bilden.

Ebenso kommen auch heute noch die Vorschriften 137—147 I 8 über Licht- und Fensterrecht in Betracht.

Das Landrecht enthält keine Bestimmungen über die Verunreinigung der Luft. Preußen war damals noch ein Staat, dessen wirtschaftliche Grundlage der Ackerbau bildete. Als sich um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts das Bedürfnis nach einer Begrenzung der durch den Gewerbebetrieb verursachten Luftschäden geltend machte, hat die Rechtsprechung das Gesetz ergänzt. Das Obertribunal hat in der Gesamtsitzung vom 7. Juni 1852 — 23, 252 — mangels des Vorliegens ausdrücklicher Vorschriften dahin entschieden, daß der Streit zwischen verschiedenen Eigentumsrechten nach Lage des einzelnen Falles zu schlichten sei. Es handelte sich damals um Niederschläge aus den Schornsteinen einer Zinkhütte, die den in der Nähe betriebenen Ackerbau geschädigt hatten.

Für das Luftrecht kommt aus dem Preußischen Landrecht weiter in Frage 10 II 17. Diese Vorschrift ist noch heute die Grundlage des ganzen preußischen Luftpolizeirechts.

Endlich ist noch 247 II 15 zu erwähnen:

> „Auch ist niemand berechtigt, einer Windmühle durch Anpflanzung hoher Bäume, da, wo dergleichen vorher nicht gewesen sind, den nötigen Wind zu nehmen."

Darnach war es zulässig, Gebäude zu errichten, die den Luftzug verhindern. Die Rechtsprechung hat angenommen, daß es bei Anpflanzungen genüge, wenn erst deren Heranwachsen die Mühle schädige.

247 II 15 ist durch die Verordnung vom 18. November 1919 aufgehoben worden, besteht aber noch für diejenigen Mühlen, die vor 1819 errichtet worden sind, und ist insoweit nach Art. 124 des EG zum BGB auch heute noch in Kraft.

Die seither erlassenen Rechtsvorschriften stehen mit der Gegenwart in so unmittelbarem Zusammenhang, daß sie nicht in dem geschichtlichen Teile, sondern in der Darstellung des geltenden Luftrechts zu besprechen sind.

Bevor ich zu dieser Darstellung übergehe, erscheint es mir geboten, auf die wichtigen Veränderungen hinzuweisen, die unsere Wirtschaftsordnung innerhalb des letzten Jahrhunderts erfahren hat.

Das Recht arbeitet mit Begriffen. Das ist seine Aufgabe und seine Eigenart. Aber die Begriffe sind nur Mittel zum Zweck, nicht Selbstzweck. Recht soll Leben ordnen. Darum muß es zunächst das Leben kennen.

Gerade für die neue Arbeit im Gebiet des Luftrechts ist es unerläßlich, daß man sich über die wirtschaftlichen Verhältnisse seines Arbeitsgebietes klar werde. Nur dann kann ein brauchbares Recht entstehen.

Die Art, wie Recht heute dargestellt wird, steht nicht selten noch unter dem Einflusse von Gedanken früherer Zeiten, deren Wirtschaftsordnung von der unseren grundverschieden war. Es hat aber noch keine Zeit gegeben, in der die Wirtschaftsgrundlagen sich so schnell und so tief geändert haben, wie in unserer Zeit. Vor allem sind es drei Erscheinungen, die im Laufe des letzten Jahrhunderts für Deutschland eine Umformung des wirtschaftlichen Lebens bewirkt haben und damit auch eine Umformung des Rechts notwendig machen:

das Zunehmen der Bevölkerung,
die Städtebildung,
die Verschiebung der Berufstätigkeit.

Wenn auch jeder Rechtskundige weiß, daß es sich hier um wichtige Änderungen handelt, so ist diese Vorstellung doch meistens nach Inhalt und Umfang unklar. Wenn das Recht Leben ordnen soll, muß es aber genau wissen, was vorgeht. Darum beschränke ich mich hier nicht auf die allgemeine Bemerkung, sondern gebe ihr durch die wichtigsten Zahlen eine sinnlich anschauliche Gestalt. Erst dadurch wird klar werden, welche Bedeutung dem Luftrecht für die Gesamtheit des Volkes zukommt.

Die Bevölkerung des heutigen Reichsgebiets betrug

1816	24 833 000	Menschen,
1864	39 392 000	„
1910	64 926 000	„

— 163, 1912, 2 —.

Die Einwohnerzahl hat sich also in dem letzten Jahrhundert nahezu verdreifacht. Diese Entwickelung schreitet fort. Deutschland hat jährlich einen Überschuß der Geburten gegenüber Todesfällen von rund 800 000 Menschen. Diese Zunahme ist

auch fernerhin zu erwarten. Im Jahre 1925 wird das Deutsche Reich voraussichtlich schon 75 Millionen Einwohner haben.

Das ist eine Tatsache, mit der Volk, Staat und Recht rechnen müssen, vielleicht die wichtigste Tatsache, die unser Leben uns zu regeln aufgibt.

Über die Entwickelung der deutschen Städte habe ich genaue Zahlen erst für die Zeit nach 1870 gefunden. Sie reichen aber aus, um ein klares Bild zu geben.

Von der Bevölkerung Deutschlands wohnten

	auf dem Lande und in Ortschaften mit weniger als 2000 Einwohnern	in Ortschaften mit mehr als 2000 Einwohnern
1871	63,9 %	36,1 %
1890	53,0 „	47,0 „
1900	45,7 „	54,3 „

Der Anteil der Stadtbevölkerung hat also in diesen 30 Jahren um 19,2% zugenommen, der der Landbevölkerung sich um ebenso viel vermindert. Diese Veränderung ist aber nicht allein durch Verschiebung der Bevölkerung verursacht, sondern auch durch schnelleres Bevölkerungswachstum in den Städten. Dafür spricht folgende Aufstellung.

Es wohnten

	auf dem Lande und in kleinen Orten:	in Orten mit mehr als 2000 Einwohnern:
1871	26 219 352	14 790 798
1890	26 185 241	23 243 229
1900	25 734 103	30 633 075

Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern gab es

1871	8,
1905	41,
1910	48.

Eine besondere Betrachtung verdient Berlin. Es hatte

1800	172 132	Einwohner,
1871	826 341	„
1905	2 040 198	„
1910	2 071 257	„

Mit allen Vororten zusammen zählte Berlin

1900	2 544 436	Einwohner,
1905	3 210 447	„
1910	3 702 962	„

Die 86 größten Städte Deutschlands umfaßten

	ein Gebiet von:	eine Einwohnerzahl von:
1870	198 617 ha	4 913 904
1909	342 378 „	16 420 000

Das ergibt eine Zunahme
für die Gebietsfläche um 72,4%,
für die Einwohnerzahl um . . . . 234,2%.

Diese Aufstellung zeigt zugleich, daß 86 Städte Deutschlands etwa ein Viertel der gesamten Bevölkerung umschließen. — 162, I, 36—8; 164, 1912, 1—2, 177; 45, 9 —.

Außer der Entfaltung der Stadtbildung ist für das Luftrecht besonders wichtig die Ausdehnung des Gewerbebetriebes. Deutschland war noch vor hundert Jahren fast ganz auf Land- und Forstwirtschaft beschränkt. Heute ist in Handel und Gewerbe mehr als die Hälfte der ganzen Bevölkerung tätig.

Aus einer Gegenüberstellung der Ergebnisse der Berufszählungen von 1882 und 1895 kann man die Entwicklungsrichtungen gut erkennen.

Die Berufe waren so verteilt:

	1882:	1895:	Veränderung:
Landwirtschaft	42,52 %	35,71 %	— 6,78 %
Gewerbe	35,51 „	39,11 „	+ 3,60 „
Handel	10,01 „	11,53 „	+ 1,52 „
Beamte und freie Berufe	4,92 „	5,48 „	+ 0,56 „
Dienstboten und ähnliche Berufe	2,07 „	1,71 „	— 0,36 „
Berufslose	4,97 „	6,43 „	+ 1,46 „

— 162 I, 48/9 —.

Eine Abnahme zeigt sich nur in der Landwirtschaft und bei den Dienstboten, eine Zunahme am stärksten beim Gewerbe.

Die drei dargestellten Erscheinungen, Anwachsen der Bevölkerung, der Städte und des Gewerbes haben nicht nur für das Luftrecht, sondern auch für andere Rechtsgebiete große Bedeutung. Dem Luftrecht eigen ist dagegen die Entwickelung zweier Verkehrsformen, die erst in letzter Zeit in das menschliche Leben eingetreten sind:

der Funkenschrift und der Luftfahrt.

Die wirtschaftlichen Grundlagen dieser neuen Vorgänge werde ich bei Beginn der sie behandelnden Teile besprechen.

Das Luftrecht als Wissenschaft hat auch noch keine alte Geschichte. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts beschränkte sich die Rechtswissenschaft hier auf wenige allgemeine Bemerkungen, zumeist im Anschluß an das römische Recht.

Es fehlt auch heute noch an einer klaren, bewußten Gestaltung des Luftrechts als eines eigenen Rechtsgebietes, das zwar mit den verschiedensten anderen Gebieten sich berührt, aber doch überall eine seiner Eigenart entsprechende besondere Regelung erheischt. Es ist, als hätten sich die einzelnen Zweige des Luftrechts im geheimen unter dem Schutz anderer Rechtsgebiete entwickelt.

In den letzten Jahren hat sich die Rechtswissenschaft vor allem der Luftfahrt, und hier vorzugsweise der völkerrechtlichen Regelung zugewendet. Dem gegenüber erscheint es mir wichtig, zunächst einmal eine zusammenhängende Darstellung des *ganzen* Luftrechts zu versuchen, und zwar des deutschen. Gewiß empfindet man, daß die Ausbildung gerade des Luftrechts dazu wird dienen können, die Unterschiede zwischen den einzelnen Völkern auszugleichen. Die Luft verbindet noch fester, schneller als das Meer. Einstweilen hat aber auch das Völkerrecht noch die abgeschlossene Rechtsgemeinschaft des einzelnen Staates zur Grundlage. Erst müssen die Staaten sich auf diesem neuen Gebiete ein Recht bilden, dann wird es auch einmal zu einem umfassenden Luftrecht der Völker kommen können.

So hat auch das deutsche Volk zunächst sich selbst ein geordnetes, einheitlich ausgebautes Luftrecht zu schaffen. Je mehr wir als einzelnes Volk damit erreicht haben, desto mehr können wir später in die Rechtsgemeinschaft der Völker einbringen.

Zweiter Teil.

Das Recht der Atmung.

1. Allgemeines*).

Der Wert eines Dinges ist um so größer, je seltener es vorkommt. Reine Luft findet man in der Natur überall; erst die Entwickelung, die das Zusammenleben der Menschen gegangen ist, hat reine Luft selten, also zu einem Wert, und damit das Atmen zu einem Recht gemacht. Es ist eines der wichtigsten Rechte, das **jeder** Mensch hat. Bei diesem Rechte kommt es aber weniger darauf an, **daß** man es hat, sondern darauf, wie weit es eingeschränkt werden darf.

Alle Luftverunreinigung geht, unmittelbar oder mittelbar, vom Menschen selbst aus. Deshalb kann auch jede, das Recht der Atmung verletzende Luftschädigung Gegenstand des Rechts werden.

Die erste Quelle der Schädigung ist der einzelne Mensch. Er scheidet aus seinem Körper aus:

- durch die Atmung, und zwar aus Lunge und Haut:
  - Luft, Wasser, Ausdünstungen,
- durch die Verdauung:
  - die verschiedensten Stoffe in fester, flüssiger oder gasförmiger Gestalt,
- Krankheitskeime.

Wie wichtig vor allem die Ausscheidungen der Atmung sind, soll durch einige Zahlen veranschaulicht werden.

Durch die Lungen eines Menschen gehen im Laufe von 24 Stunden

9000 bis 11000 Liter Luft. — 191 VIII 175 —.

Diese Luftmenge verläßt aber die Lungen in wesentlich anderer Beschaffenheit, als sie hineingekommen ist. Es enthält nämlich

	die eingeatmete Luft:	die ausgeatmete Luft:
Sauerstoff	20,96 %	16,03 %
Stickstoff	79,02 „	79,02 „
Kohlensäure	0,03 „	4,38 „

*) Schriftenverzeichnis: 2, 31, 33, 45, 162—164, 191.

Das sind Durchschnittszahlen. Die Kohlensäureausscheidung eines Menschen schwankt zwischen 3,3 und 5,3%.

Die regelmäßige Wasserausdünstung durch die Atmung beträgt innerhalb 24 Stunden

330 bis 350 g . . . aus den Lungen,
600 g. . . . . aus der Haut.

— 150, 239 —.

Diesen Zahlen muß man Angaben über die Wohnungsverhältnisse in deutschen Städten gegenüberstellen. Es fehlt hier zwar noch an Ermittelungen für das ganze Reichsgebiet, aber durch einzelne Erhebungen ist doch schon so viel geklärt, daß man die ärgsten Mißstände erkennen kann.

Eine Zählung im Jahre 1890 hat ergeben, daß in den größeren Städten Deutschlands ungefähr die Hälfte aller Wohnungen nur ein Zimmer hatte. In vier Städten betrugen die einräumigen Wohnungen sogar mehr, nämlich

in Königsberg 59,4%,
„ Magdeburg 55,5%,
„ Breslau 54,3%,
„ Leipzig . . . . 52,2%.

Für Berlin hat man festgestellt, daß

ein heizbares Zimmer haben . . . 49,95% } aller
gar kein heizbares Zimmer haben . 0,91% } Wohnungen.

— 2, 22 —.

Eine im Jahre 1886 vom Verein für Sozialpolitik veranstaltete Zählung in den Großstädten hat ermittelt, daß der dem einzelnen Menschen zur Verfügung stehende Luftraum seiner Wohnung

in 42,75% der Fälle höchstens 20 cbm beträgt.

In diesen 42,75% sind aber alle Fälle begriffen, in denen der Raum weniger beträgt. Was das bedeutet, ergibt sich z. B. aus der für den Regierungsbezirk Wiesbaden getroffenen Feststellung aus dem Jahre 1905, nach welcher auf 466 Wohnungen

bei 13,8% der auf den einzelnen Bewohner entfallende Luftraum weniger als 10 cbm betrug. — 2, 29 und 45, 278 —.

Zehn Kubikmeter Luftraum — was das ist, wird nur wenigen im Augenblicke klar sein. Ein Kasten von 2 m Höhe und je 2½ m Breite und Tiefe — das ist anschaulicher.

Um das Bild vollständig zu machen, muß man noch die Einkommensverhältnisse betrachten.

Von den Erwerbstätigen und anderen Personen mit eigenem Einkommen hatten 1909 in Preußen

621 566 mehr als 3000 Mark jährlich,
5 477 865 zwischen 900 und 3000 Mark jährlich,
8 302 267 weniger als 900 Mark jährlich.

Darin sind die Angehörigen nicht enthalten. — 33 I. 729 —.

Aus diesen Zahlen über den Einfluß der Atmung auf die Luftverschlechterung sowie über die Wohnungs- und Einkommensverhältnisse kann man eine Vorstellung davon gewinnen, was die Regelung des Rechtes auf Atmung für das ganze Volk bedeutet. Aus der Entwickelungsrichtung unseres wirtschaftlichen Lebens können wir auch entnehmen, daß gerade dieses Gebiet des Luftrechts immer größere Bedeutung erlangen wird.

Zu den natürlichen Ausscheidungen des menschlichen Körpers kommen nun Luftschädigungen, die nur mittelbar auf menschliches Verhalten zurückgehen. Wir können hier zwei Gruppen unterscheiden:

1. die Anlegung von Gebäuden, und zwar sowohl eines einzelnen wie einer zusammenhängenden Gemeinschaft,
2. die Benutzung von Gebäuden, insbesondere zum Gewerbebetrieb.

Dazu tritt der öffentliche Verkehr, sowohl außerhalb wie innerhalb von Gebäuden.

Die Ausscheidungen des menschlichen Körpers kommen für das Recht erst dann in Betracht, wenn sie infolge des Zusammenlebens vieler Menschen über die in der Natur gegebenen Grenzen hinaus schädigend wirken. Daher sind sie nicht allein zu betrachten, sondern nur im Zusammenhang mit den anderen Schädigungsquellen.

Es ergeben sich danach für das Recht der Atmung die folgenden Gebiete:

1. Anlegung der Gemeinde,
2. Öffentlicher Verkehr,
3. Anlegung des einzelnen Gebäudes,

4. Benutzung des einzelnen Gebäudes,
5. Gewerbebetrieb,
6. Krankheitskeime.

In einem weiteren Abschnitt will ich bei der Neuheit und Wichtigkeit dieses Gegenstandes die Hautatmung besonders besprechen.

2. Die Anlegung der Gemeinden*).

Die Anlage einer Gemeinde bringt selbst keine Schädigungen der Luft hervor, aber sie ist wichtig für die
Ergänzung der verbrauchten Luft
und für die
Beseitigung der Abfallstoffe.

Man hat hier mit besonderen Schwierigkeiten zu rechnen, weil die meisten größeren Gemeinden in ihrer Grundanlage zu einer Zeit festgelegt worden sind, da man sich über die Anforderungen der Luftergänzung und -reinigung noch nicht klar war oder noch nicht klar zu werden brauchte. Besonders in der Zeit des schnellen Anwachsens der Städte — im letzten Jahrhundert — hat man auf diese Anforderungen oft zu wenig geachtet. Die auf städtischem Boden errichteten Gebäude stellen aber so hohe Werte dar, daß an eine Beseitigung der einmal geschaffenen Anlage nur selten gedacht werden kann. Um so wichtiger ist es, künftig bei der Anlegung und Erweiterung von Gemeinden besonders auf die Luftversorgung zu achten. Für das Recht handelt es sich weniger darum, neue gesetzliche Grundlagen zu schaffen, als auf die sachgemäße Befolgung bestehender Vorschriften hinzuweisen. Technik und Verwaltung können hier schon im Rahmen des geltenden Rechts mehr tun, als man bisher getan hat.

Reichsrechtliche Vorschriften bestehen nicht, und innerhalb der Bundesstaaten ist das Gebiet je nach den besonderen Lebensverhältnissen verschieden geregelt. Im wesentlichen sind aber die preußischen Gesetze vorbildlich gewesen oder stimmen mit denen anderer Staaten überein. Ein Werk, das nur die allgemeinen Grundlagen für ein deutsches Luftrecht geben will, wird sich daher

*) Schriftenverzeichnis: 31, 35, 154, 167.

auf Preußen beschränken und die Darstellung der übrigen Landesrechte einzelner Bearbeitung überlassen dürfen.

So zweckmäßig es ist, daß gerade auf diesem Gebiete die Landesgesetzgebung wirkt und den einzelnen örtlichen Besonderheiten Rechnung trägt, wird es doch geraten sein, wenigstens für die das Luftrecht betreffenden Vorschriften über Anlegung und Erweiterung der Gemeinden die wichtigsten Grundsätze durch Reichsrecht festzulegen.

In Preußen regelt das Ansiedlungsgesetz vom 25. August 1876 — 405 — und 10. August 1904 — 227 — die Anlegung neuer Gemeinden. Dieses Gesetz gilt nur für die Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen, Pommern, Brandenburg, Schlesien, Sachsen und Westfalen. Gleiche Bestimmungen sind durch besondere Gesetze erlassen für Lauenburg am 4. November 1874 — Offizielles Wochenblatt S. 291 —, Hannover am 4. Juli 1887 — 324 —, Schleswig-Holstein am 13. Juni 1888 — 243 — und Hessen-Nassau am 11. Juni 1890 — 173 —.

Diese Ansiedlungsgesetze enthalten nichts über Luftschädigung, insbesondere nicht den Satz, daß eine Gründung verboten werden könne, wenn sie eine erhebliche Verunreinigung der Luft herbeiführen werde oder wenn bei ihrem Plane nicht auf die Beschaffung einer genügenden Luftzufuhr Rücksicht genommen sei. Dagegen bestimmt das Gesetz ausdrücklich, daß die Ansiedlungsgenehmigung versagt werden könne, wenn durch einen Einspruch dargetan werde, daß die Ansiedlung

> „den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus der Land- oder Forstwirtschaft, aus dem Gartenbau, der Jagd oder der Fischerei gefährden werde" — § 15 —.

Das Gesetz von 1876, ebenso wie die anderen Gesetze, spricht von Feldbau. Das Gesetz von 1904 hat dafür Landwirtschaft gesetzt, um jeden Zweifel auszuschließen, daß auch Wiesen und Viehweiden geschützt seien.

Die Ausführungsanweisungen enthalten auch nichts über Schädigungen der Atmung — MBl. f. d. i. V. 1877, 103, und 1905, 2 —.

Diese Rechtslage ist für die damals herrschende Auffassung bezeichnend. Man hat nur an die Lebensverhältnisse des Ackerbau-

staates gedacht und nur den Sachnutzen von Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei geschützt. Der für die Allgemeinheit mindestens ebenso wichtige Schutz der menschlichen Atmung fehlt.

Nun könnte man sagen, daß durch andere Bestimmungen — insbesondere 10 II 17 ALR und das Fluchtliniengesetz — solcher Schutz auch ohne ausdrückliche Erwähnung im Ansiedlungsgesetze gegeben sei, und daß bei Erteilung der Ansiedlungsgenehmigung die Beachtung dieser Schutzvorschriften auch geprüft werden könne. Da diese Vorschriften aber nur die allgemeine Grundlage für das Verhalten der Behörden darstellen, und da erfahrungsgemäß Behörden nicht selten nur beim Vorliegen besonderer Anweisungen eingreifen, dürfte es zweckmäßig sein, im Ansiedlungsgesetz die Prüfung der Luftverhältnisse besonders vorzuschreiben. Den Schutz, den das Recht auf den Wirtschaftsertrag genießt, wird das Recht auf Atmung erst recht verlangen dürfen.

Für die Anlegung von Straßen und Plätzen gibt das Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 — 561 — nur eine Bestimmung, die in das Luftrecht fällt:

> „Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung ... der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen ...
>
> Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Straße und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen" — § 3 —.

Die Ausführungsanweisung enthält über diese Fragen nichts.

Nun ist allerdings in der Vorschrift des Gesetzes alles enthalten, was man hier vom Luftrecht fordern kann; es dürfte aber doch nötig sein, den Inhalt dieses allgemeinen Rechtssatzes wenigstens durch die Ausführungsanweisung dem täglichen Leben näher zu bringen. Es liegt in der Natur der Sache, daß den Behörden dadurch ihre Tätigkeit wesentlich erleichtert werden würde. Bei der geringen Entwickelung, die der Gemeinsinn in Deutschland noch aufzuweisen hat, wird es selten vorkommen, daß ein Einzelner im Fluchtlinien-Festsetzungsverfahren Einspruch erhebt, weil die Anlage der Straßen und Plätze den Anforderungen des Luftrechts nicht genüge. Es wird hier daher noch für lange

Zeit hinaus auf die Prüfung ankommen, die die Behörde von Amts wegen vornimmt.

Man hat besonders auf folgendes zu achten:

1. Breite und Länge der Straßen,
2. Straßenrichtung gegenüber den am Orte vorherrschenden Winden,
3. Anlegung von Plätzen,
4. Verbindung des Straßennetzes zwecks Regelung der Luftströmungen,
5. Tiefe der Bauviertel.

Das einzelne Haus kann noch so gut gebaut sein, der einzelne Mensch kann sich noch so viel Mühe geben, die Luftschädigung zu beschränken, das nützt alles nicht viel, wenn nicht durch die Straßenanlage die Grundbedingungen für eine geordnete Luftreinigung erfüllt sind.

Bei der für Preußen in Aussicht genommenen Wohnungsgesetzgebung wird man besonders darauf achten müssen, den Anforderungen des Luftrechts zu genügen. In dem am 25. Januar 1913 im Reichs- und Staatsanzeiger veröffentlichten

Entwurf eines Wohnungsgesetzes

ist die Luftversorgung der Gemeinden nicht ausdrücklich erwähnt. Der in Artikel 1 I 2 vorgeschlagene Absatz 3 zu § 3 des Fluchtliniengesetzes betrifft nicht die Luftversorgung, sondern die Erleichterung des Baues von Wohnungen. Freilich kommt er auch dem Luftrecht zugute, insofern er die Anlegung von ausgiebigen Plätzen, auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätzen fordert. Wenn man das Fluchtliniengesetz ändert und ergänzt, sollte man auch alles aufnehmen, was der gegenwärtige Stand unserer Erkenntnis für das Luftrecht als notwendig bezeichnen muß. Dazu gehört vor allem die ausdrückliche Erwähnung einer ausreichenden Luftversorgung.

Die Vorschrift 3 des Fluchtliniengesetzes soll die folgende Fassung erhalten:

> „Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintritt.

Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Straßen und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen.

Im Interesse des Wohnungsbedürfnisses ist ferner Bedacht zu nehmen, daß in ausgiebiger Zahl und Größe Plätze (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze) vorgesehen, daß für Wohnzwecke Baublöcke von angemessener Tiefe und Straßen von geringerer Breite entsprechend dem verschiedenartigen Wohnungsbedürfnisse geschaffen werden, und daß durch die Festsetzung Baugelände entsprechend dem Wohnungsbedürfnisse der Bebauung erschlossen wird."

Schon sprachlich stellt sich der vorgeschlagene Absatz 3 — ein Satz von 54 Wörtern — als verbesserungsbedürftig dar. Man wird die Fassung wesentlich kürzen und dabei klären können. Auch wird eine besondere Erwähnung der Luftversorgung zweckmäßig sein.

Man könnte etwa folgende Fassung wählen:

„Die Fluchtlinien sind so festzusetzen, wie es
die Gesundheit, vor allem ein ausreichender Luftwechsel,
der Verkehr,
die Feuersicherheit,
die Schönheit des Stadtbildes,
das Wohnungsbedürfnis,
die wirtschaftliche Ausnutzung des Bodens
erfordern.

Dabei ist insbesondere zu achten auf
Breite, Länge und Richtung der Straßen,
Anlegung von Plätzen, auch Schmuck-, Spiel- und Erholungsplätzen, sowie von Gartenanlagen,
Verbindung des Straßennetzes,
Tiefe der Baublöcke."

Diese Fassung enthält alles, was in der geltenden Vorschrift 3 und in dem vorgeschlagenen Absatz 3 gesagt ist. Sie dürfte aber einfacher und übersichtlicher sein.

Die Übersicht wird zunächst dadurch erleichtert, daß die einzelnen Grundgedanken durch die Anordnung der Zeilen von-

einander gesondert sind. Von diesem Mittel sollte die Technik der Gesetzgebung mehr Gebrauch machen. Es erleichtert die Handhabung des Gesetzes ganz bedeutend, wenn die zu beachtenden, einzeln aufgezählten Punkte schon durch ihre Stellung hervorgehoben werden.

Der erste Absatz nennt diejenigen Anforderungen, denen die Festsetzung der Fluchtlinien genügen soll. Es ist Sache der Verwaltung, zwischen diesen einander oft widerstreitenden Anforderungen den richtigen Ausgleich zu finden. Neu ist die Aufnahme der Rücksicht auf die wirtschaftliche Ausnutzung des Bodens. Man wird aber bei der schärferen Hervorhebung der Anforderungen des Luftrechts gerade die Erwähnung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nicht entbehren können, denn sie bildet die Grundlage für die gedeihliche Entwicklung jedes Gemeinwesens, und an ihr finden alle anderen Anforderungen doch immer ihre Grenze.

Der zweite Absatz bestimmt die wichtigsten Umstände, auf die bei Erfüllung der im ersten Absatz genannten Ansprüche zu achten ist.

Die hier vorgeschlagene Fassung spricht nicht von der „öffentlichen Gesundheit", sondern nur von der Gesundheit. Die Rücksicht auf die Gesundheit kommt immer einer großen Zahl von Einwohnern, wenn nicht allen zugute. Von der öffentlichen Ordnung und Sicherheit kann man wohl sprechen, ob aber auch von einer öffentlichen Gesundheit, das ist zum mindesten zweifelhaft.

Für die Lösung luftrechtlicher Aufgaben kann auch das in Preußen eingeführte Umlegungsverfahren verwendet werden. Es ist dies ein besonderes Verfahren zur Erschließung von Baugelände oder zur Herbeiführung seiner zweckmäßigen Gestaltung „aus Gründen des öffentlichen Wohles." Vorbildlich hierfür ist das Gesetz vom 28. Juli 1902 — 195 —, das für die Stadt Frankfurt a. M. ergangen ist. Die Abänderung dieses Gesetzes vom 8. Juli 1907 — 259 — ist für das Luftrecht ohne Bedeutung.

Zwar enthalten weder das Gesetz noch die Ausführungsvorschriften irgend einen Hinweis auf die Luftversorgung. Bei der allgemeinen Fassung des Gesetzes lassen sich aber deren Aufgaben ohne weiteres dem Gesetze unterstellen.

Durch besondere Gesetze ist das Umlegungsverfahren ausgedehnt auf die Städte Posen — 1911, 159 —, Cöln — 1911, 160 — und Wiesbaden — 1912, 179 —.

Artikel 1 II des Entwurfes eines Wohnungsgesetzes schlägt die „sinngemäße" Ausdehnung auf ganz Preußen vor, und weist in der Begründung darauf hin, man habe mit dem Gesetze gute Erfahrungen gemacht, und die Anträge auf Ausdehnung des Gesetzes mehrten sich so, daß der Weg der Sondergesetzgebung nicht mehr zweckmäßig erscheine.

Wichtig ist, daß die Ausdehnung für alle Gemeinden, auch Landgemeinden gelten solle.

Die Ausdehnung des Umlegungsverfahrens auf das ganze Staatsgebiet wäre ein wichtiger Schritt in der Entwickelung des Grundeigentums vom strengen Einzeleigentum zu Gesamtheitsrechten.

Die Bauordnungen der einzelnen Gemeinden regeln nicht nur die Errichtung des einzelnen Gebäudes, sondern enthalten meistens auch Bestimmungen, die für die Anlage der Gemeinde grundlegend sind, nämlich Vorschriften

1. über den Abstand, in dem Gebäude voneinander errichtet werden dürfen (offene und geschlossene Bauweise),
2. über die Beschränkung gewisser Arten von Gebäuden auf bestimmte Gegenden (Bauzonen).

Die Regelung dieser Fragen ist gerade für die Luftverhältnisse einer Gemeinde besonders wichtig.

Die gesetzliche Grundlage hierfür bilden zur Zeit noch Bestimmungen des preußischen Landrechts, und zwar 65, 66 I 8.

> 65: „In der Regel ist jeder Eigentümer seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen oder seine Gebäude zu verändern wohl befugt."
>
> 66: „Doch soll zum Schaden oder Unsicherheit des gemeinen Wesens oder zur Verunstaltung der Städte und öffentlichen Plätze kein Bau und keine Veränderung vorgenommen werden."

Dazu kommt die Vorschrift 10 II 17, welche die Befugnisse der Polizei regelt:

> „Die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der

dem Publiko oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahr zu treffen, ist das Amt der Polizei."

Diese Bestimmung ist durch das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 — 265 —, sowie für die neuen Landesteile Preußens durch Verordnung vom 20. September 1865 — 1529 — dahin ausgeführt worden, — § 6 —, daß die Polizei insbesondere zu regeln habe:

„Sorge für Leben und Gesundheit . . . Fürsorge . . . gegen gemeinschädliche und gemeingefährliche Handlungen, Unternehmungen und Ereignisse überhaupt."

Auf diesen Bestimmungen beruht das Baupolizeirecht Preußens. Eine gewisse Einheitlichkeit des in einzelne Ortspolizeiverordnungen zersplitterten Rechtes ist dadurch herzustellen versucht worden, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten am 28. August 1880 eine Musterbauordnung veröffentlicht hat, die indessen nur Ratschläge enthält, aber nicht rechtsverbindlich ist.

Bei dem Grundsatze, daß wegen der örtlichen Verschiedenheit das Baurecht nur örtlich geregelt werden könne, bleibt auch der neue Entwurf des Wohnungsgesetzes. Er gibt nur einige allgemeine Vorschriften für die Erlassung von Baupolizeivorschriften, und zwar in Artikel 2 und 3.

Für die Luftversorgung der Gemeinde kommt folgende Vorschrift des Entwurfes in Frage (Artikel 2 § 1 Ziffer 2):

„Durch die Bauordnungen kann insbesondere geregelt werden:

2. Die Ausscheidung besonderer Ortsteile, Straßen und Plätze, für welche die Errichtung von Anlagen nicht zugelassen ist, die beim Betriebe durch Verbreitung übler Dünste, durch starken Rauch oder ungewöhnliches Geräusch Gefahren, Nachteile oder Belästigungen für die Nachbarschaft oder das Publikum überhaupt herbeizuführen geeignet sind."

Diese Bestimmung bezweckt vor allem die Beschränkung von Gewerbebetrieben innerhalb der Gemeinden auf einzelne Gebietsteile, die sogenannten Industriezonen.

Nach Reichsrecht ist die Zulässigkeit solcher Einschränkungen von Gewerbebetrieben anerkannt. GO. 23 Absatz 3 bestimmt ausdrücklich, daß landesrechtliche Vorschriften,

„wonach gewisse Anlagen oder gewisse Arten von Anlagen in einzelnen Ortsteilen gar nicht oder nur unter besonderen Beschränkungen zugelassen sind",

auch für Anlagen gelten, die nach GO 16 einer besonderen gewerbepolizeilichen Genehmigung bedürfen.

Das Reichsgericht und das sächsische Oberverwaltungsgericht haben danach die Beschränkung von gewerblichen Anlagen auf einzelne Gebietsteile für zweifellos gültig erachtet. — RG. 48, 70; Jahrbuch des sächs. OVG. 11, 320 und 12, 324 —.

Für Preußen haben aber das Oberverwaltungsgericht und das Kammergericht in dauernder Rechtsprechung daran festgehalten, daß nach preußischem Polizeirechte eine Beschränkung von Anlagen auf besondere Gebiete nur unter zwei Voraussetzungen rechtsgültig sei,

1. wenn die Beschränkung alle Anlagen, nicht nur gewerbliche betreffe,
2. wenn sie erfolge zur Abwendung einer bevorstehenden Gefahr, wogegen Nachteile oder Belästigungen nicht ausreichten. — Pr.OVG. 41, 322; KGJ. 23 C 13 —.

Der Entwurf des Wohnungsgesetzes will demgegenüber die Befugnisse der Polizei erweitern, indem er auch schon Nachteile und Belästigungen für ausreichend erachtet.

Die Grenze zwischen

Gefahr und Belästigung

wird gerade im Luftrecht häufig schwer zu ziehen sein. Wenn man die Luftschädigung nur insoweit verbieten wollte, als sie unmittelbar eine Gefährdung der Gesundheit zur Folge hätte, so würde man dem Rechte der Atmung in vielen Fällen den Schutz versagen müssen. Bei der weiteren Ausbildung dieses Rechtsgebietes wird man aber in der Richtung vorgehen müssen, die das Oberverwaltungsgericht zusammen mit der Wissenschaftlichen Deputation für das Medizinalwesen in Berlin eingeschlagen hat. Die wichtigsten Grundlagen des Rechtes auf Atmung sind hier anerkannt und dahin geformt worden, daß schon die ungenügende Atmung, wie sie in schlechter Luft erfolge, bei längerer Dauer eine Herabsetzung des körperlichen Wohlbefindens, der Leistungsfähigkeit und damit der Gesundheit bedeute. — Pr.OVG. 13, 323 und 18, 302 —.

Das Recht auf Atmung ist also nicht nur grundsätzlich anerkannt, sondern auch so gestaltet worden, daß es schon nach den geltenden Gesetzen wirksamen Schutz genießen kann.

Durch die geplante Erweiterung dieses Rechtsschutzes werden sich die bestehenden Mißstände leichter bekämpfen lassen.

Ob die Ausgestaltung dieses Rechtsschutzes durch das Wohnungsgesetz im einzelnen unbedenklich ist, kann Zweifeln unterliegen. Die Fassung wird auch hier vereinfacht und geklärt werden können.

Bei der grundlegenden Wichtigkeit des Gegenstandes erscheint eine nähere Besprechung des Wortlautes erforderlich.

Der Entwurf erwähnt die Ausscheidung „besonderer Ortsteile, Straßen und Plätze".

Es dürfte genügen, Ortsteile zu sagen. Auch Straßen und Plätze sind Ortsteile. Statt „besonderer" wäre vielleicht richtiger: einzelner.

Die Errichtung von Anlagen soll verboten werden dürfen, wenn der Betrieb

durch Verbreitung übler Dünste,
durch starken Rauch
oder ungewöhnliches Geräusch

gesundheitsschädigend wirkt. Die Begründung sagt nicht, weshalb nur diese Ursachen einer Gesundheitsschädigung aufgenommen worden sind. Es erscheint fraglich, ob durch die Vorschrift auch Gasausscheidungen getroffen werden, die nicht durch den Geruch wahrgenommen werden können, aber doch schädigend wirken. Ferner sind Wärme- oder Kälteausstrahlungen nicht berücksichtigt. Es könnte auch dahin kommen, daß noch andere Ursachen, z. B. chemische und elektrische Einwirkungen, schädlich wirken. Die Ursachen einer Gesundheitsschädigung durch gewerbliche Betriebe sind so mannigfaltig, daß man wohl gut tun wird, von einer einzelnen Aufzählung im Gesetze abzusehen. Wenigstens müßte man durch Zufügung des Wortes: insbesondere die Möglichkeit offen lassen, anderen gleichwertigen Schädigungen entsprechend entgegenzutreten.

Man wird aber die Ursachen überhaupt nur ganz allgemein zu nennen brauchen, wenn man die Folgen einwandsfrei bestimmt.

Daran scheint es mir aber bei der vorgeschlagenen Fassung noch zu fehlen. Der Entwurf spricht von

„Gefahren, Nachteilen oder Belästigungen für die Nachbarschaft oder das Publikum überhaupt".

Diese Fassung läßt nicht erkennen, ob nur die Gesundheit oder auch das Eigentum geschützt werden solle. Nach der Begründung des Entwurfes müßte man annehmen, es solle nur die Gesundheit geschützt werden.

Der Wortlaut ist dem ersten Absatze der Vorschrift 16 GO nachgebildet, weicht aber von ihr in verschiedenen Beziehungen ab. Zunächst ist das Wort **erheblich** fortgelassen. Alsdann ist statt „Besitzer oder Bewohner der benachbarten Grundstücke" die Nachbarschaft gesetzt. Endlich ist die Stellung: Nachteile, Gefahren oder Belästigungen umgeändert worden in:

Gefahren, Nachteile oder Belästigungen.

Der Inhalt und die Abgrenzung dieser drei Begriffe bildet den Kern der Vorschrift.

Eine kleine Abänderung, die nur als ein Rückschritt der Sprache zu erwähnen ist, liegt in der Ersetzung von

„herbeiführen können"

durch

„herbeizuführen geeignet sind".

Ob die Umstellung der drei Begriffe

Nachteil — Gefahr — Belästigung

absichtlich erfolgt ist, läßt sich aus der Begründung nicht erkennen. Das Gewerberecht ordnet nach der Schwere der Verletzung. Dem Umfang der Begriffe nach ist die Reihenfolge des Entwurfes treffender.

Man könnte wohl mit den beiden Begriffen: Gefahr und Belästigung auskommen. Genügt schon die Gefährdung, so ist es nicht nötig, den Eintritt eines Schadens noch besonders als Voraussetzung aufzustellen. Der Ausdruck Gefahr ist auch nicht ganz richtig. Besser wäre: Gefährdung. Es gibt auch eine Gefahr der Belästigung.

Wichtig wird es vor allem sein, klarzustellen,

1. ob nur die Gefährdung und Belästigung des **Menschen** geschützt werden solle,

2. ob nicht entsprechend der Gewerbeordnung nur erhebliche Eingriffe verboten werden sollen.

Die zweite Frage wird um so mehr zu prüfen sein, als der Entwurf hier schon durch die Einführung des Begriffes der Belästigung die polizeilichen Befugnisse erweitert. Er sucht zwar den Begriff erheblich durch die bei den Schadensquellen verwandten Begriffe:

übel — stark — ungewöhnlich

zu ersetzen. Es dürfte sich aber empfehlen, den Schwerpunkt der Vorschrift nicht in die Ursachen, sondern in die Folgen zu legen, wie man es bisher bei derartigen Vorschriften auch getan hat.

Wünschenswert erscheint es, den Begriff „Publikum" aus der Gesetzgebung zu entfernen. Den Zusatz: „für die Nachbarschaft oder das Publikum überhaupt" kann man fortlassen. Es versteht sich von selbst, daß hier nicht die Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse eines Menschen in Frage kommt, sondern nur die durchschnittlichen Lebensverhältnisse der ganzen Einwohnerschaft.

Vielleicht würde die folgende Fassung zweckentsprechend sein:

„Bauordnungen dürfen:

2. für einzelne Ortsteile die Errichtung von Anlagen ausschließen, deren Betrieb eine erhebliche Gefährdung oder Belästigung der Gesundheit herbeiführen kann."

Die bisher besprochenen Vorschriften haben es alle mit der Regelung der Frage zu tun, wie durch die Anlegung der Gemeinde ein ausreichender Luftwechsel ermöglicht werden könne. Der Gemeinde liegt aber weiter die Aufgabe ob, für die Beseitigung der die Luft verunreinigenden Stoffe zu sorgen. Insbesondere handelt es sich um

Straßenreinigung,
Beseitigung menschlicher Auswurfstoffe,
Beseitigung gewerblicher Abfallstoffe,
Bekämpfung der Rauchschäden.

Abgesehen von den allgemeinen Vorschriften des Polizeirechts und von besonderen Vorschriften des Gewerberechts ist dieses Gebiet in der Hauptsache der freien Verwaltungstätigkeit der Gemeinden

überlassen. Es liegen aber auch hier so wichtige Aufgaben, daß mit der Zeit der Einzelne immer mehr zugunsten der Gesamtheit durch das Recht Einschränkungen sich wird gefallen lassen müssen.

Nach geltendem Rechte sind die Gemeinden nicht verpflichtet, den Anschluß an ihre Kanalisationsanlagen zu gestatten. Der Anschluß erfolgt nur auf Grund eines Vertrages, ebenso wie bei den Wasserleitungs- und Beleuchtungsanlagen der Gemeinden. Allerdings ist gerade bei der Kanalisation ein Zwang zur Teilnahme wohl meistens durch Ortsstatut eingeführt. Herstellung des Anschlusses ist auch durchweg Bedingung für Erteilung der Bauerlaubnis. Dadurch scheidet dieses Rechtsverhältnis immer mehr aus dem Gebiete des bürgerlichen Rechts aus.

Die Rauchbekämpfung ist nicht nur für das Gewerbe wichtig, sondern für die größeren Gemeinden ganz allgemein durchzuführen. Die Rauchabsonderung der Wohnhäuser und der dem Gewerberecht hierin nicht unterstehenden Bäckereien ist in großen Städten schon zu einer so argen Plage geworden, daß man auch hier zu rechtlicher Regelung schreiten müssen wird. Freilich ist gerade hierfür die genügende Lüftung der Stadtanlage das beste Mittel zur Abhilfe.

Über das Gebiet der einzelnen Gemeinde hinaus sind der luftrechtlichen Fürsorge schon jetzt wichtige Aufgaben erwachsen.

Die Städte sind so groß und liegen oft so nahe beieinander, daß die von ihnen ausgehenden Luftschädigungen sich nicht auf eine Gemeinde beschränken, und auch nicht von einer Gemeinde allein wirksam bekämpft werden können.

Preußen hat zur Erfüllung solcher neuen Gemeindeaufgaben den Begriff des

Zweckverbandes

geschaffen. Nach dem Gesetze vom 9. Juli 1911 — 115 — können die verschiedenen Arten von Gemeinden bis herauf zum Stadt- und Landkreise behufs Erfüllung

„einzelner kommunaler Aufgaben jeder Art“

zu einem Zweckverband vereinigt werden, und zwar aus Gründen des „öffentlichen Interesses“ auch gegen den Willen der Beteiligten.

Die Zweckverbände werden vor allem Aufgaben des Luftrechts zu erfüllen haben. Das ergibt sich schon aus dem besonderen

Gesetze für den Zweckverband Groß Berlin — 1911, 123 —. Als dessen Aufgaben sind nebst anderen genannt:

Feststellung von Fluchtlinien und Bebauungsplänen,
Erlaß — richtiger: Erlassung — von baupolizeilichen Vorschriften,
Erwerb und Erhaltung größerer von der Bebauung frei zu lassender Flächen.

Damit ist die rechtliche Grundlage für eine Entwickelung gegeben, in der diese Aufgaben des Luftrechts weitgehende Lösung finden können. Der Zweckverband Groß Berlin ist ja schon jetzt bemüht, durch Erwerb der um Berlin liegenden Wälder die Luftversorgung Berlins zu sichern und zu regeln.

Für solche Gemeindeaufgaben kommt auch noch das preußische

Waldschutzgesetz

vom 6. Juli 1875 — 416 — in Betracht.

Nach 2e dieses Gesetzes kann die Ausführung von „Waldkulturen und sonstigen Schutzanlagen" angeordnet werden, wenn

„durch die Zerstörung eines Waldbestandes in den Freilagen und in der Seenähe benachbarte Feldfluren und Ortschaften den nachteiligen Wirkungen der Winde in erheblichem Grade ausgesetzt sind".

Der Antrag kann nach § 3 gestellt werden

„von jedem gefährdeten Interessenten".

Auf Grund dieses Gesetzes sind aber bisher nur etwa 500 ha Schutzwaldungen angelegt worden. — 154, 385 —.

Man sieht auch hier, daß das Leben manche Möglichkeit, die das Gesetz ihm gibt, unausgenutzt läßt.

3. Der öffentliche Verkehr*).

Der öffentliche Verkehr bewegt sich an drei Stellen:

auf der Straße,
in öffentlichen Gebäuden,
innerhalb der Verkehrsmittel.

Auf allen drei Gebieten wird das Recht der Atmung beeinträchtigt, und überall zeigt sich die Notwendigkeit rechtlicher Regelung.

*) Schriftenverzeichnis: 35.

Für den Straßenverkehr kommen in Frage
Staubentwickelung,
Ausdünstungen der Verkehrswerkzeuge,
menschliche Ausscheidungen.

Die Staubentwickelung hängt nicht nur von Art und Umfang des Verkehrs ab, sondern auch von der Beschaffenheit der Straße, insbesondere der Art der Pflasterung. Der Entwurf des Wohnungsgesetzes gibt in Artikel 2 § 3 folgende Vorschrift:

„Sofern die Verhältnisse es erfordern, sollen durch Polizeiverordnung für die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen abgestufte Vorschriften je nach deren Bestimmung (Verkehrsstraßen, Wohnstraßen) gegeben werden."

Nebenbei mag hier bemerkt werden, daß sich der Zusatz „nach deren Bestimmung" sprachlich auf „Vorschriften" bezieht, während er sich auf „Ortsstraßen" beziehen soll. Man wird gut tun, die Wörter „abgestufte Vorschriften" hinter „Polizeiverordnung" zu stellen.

Der Vorschlag des Entwurfes will, wie die Begründung ergibt, den Bau von Wohnhäusern erleichtern. Man könnte aber die Vorschrift auch dazu benutzen, um überhaupt allgemeine Vorschriften über die Herstellung der Straßen zu geben. Zur Zeit ist dies nur in den Grenzen des Polizeiverordnungsrechts nach ALR 10 II 17 zulässig.

Gegen die Staubentwickelung auf Straßen wenden sich auch zuweilen Polizeiverordnungen über das Tragen schleppender Kleider. Die Zuständigkeit der Polizei dürfte außer Zweifel sein, da es sich hier nicht nur um den Schutz der Gesundheit, sondern auch um die Ordnung und Leichtigkeit des Verkehrs handelt. — § 6b des Gesetzes über die Polizeiverwaltung —.

Die Ausdünstungen von Verkehrswerkzeugen bedeuten in den Straßen der Großstädte eine arge Plage, seit man mit Benzin betriebene Kraftfahrzeuge verwendet. Soweit es sich um Gewerbebetrieb handelt, kann die Polizei den Gebrauch von Benzin untersagen, und es hat auch Polizeiverwaltungen gegeben, die zunächst Kraftdroschken mit Benzinbetrieb nicht zugelassen haben. Wer auch nur einmal durch die Hauptstraßen einer Großstadt gegangen ist, wird sich einer lebhaften Empfindung für den hohen

gesundheitlichen Wert eines solchen Verbots nicht erwehren können. Bei dem Umfange, den das Kraftfuhrwesen heute angenommen hat, und bei der noch vorliegenden Notwendigkeit des Benzingebrauches wird sich aber ein Verbot nicht mehr durchführen lassen. Das Recht kann hier nichts weiter tun. Vielmehr ist es Sache der Technik, einen anderen brauchbaren, billigen und weniger gesundheitsschädlichen Betrieb zu ermöglichen. Die Lösung dieser Aufgabe ist dringend und wichtig. Die meisten Großstädter atmen, wenigstens an den Wochentagen, nur in geschlossenen Räumen oder auf den durch Benzin verpesteten Straßen. Was muß das für den Gesundheitszustand der Bevölkerung bedeuten! Und man bedenke, daß ein Viertel der Deutschen in Großstädten wohnt.

Von den menschlichen Ausscheidungen kommt für den Straßenverkehr zunächst das Ausspucken in Betracht. In geschlossenen öffentlichen Orten finden wir schon jetzt oft ein Verbot oder wenigstens die Bitte, das Ausspucken zu unterlassen. Für den Straßenverkehr hätte das auch seine Berechtigung, und zwar sowohl wegen der Verbreitung von Krankheitskeimen als wegen der Gefahr des Ausgleitens. Freilich wird hier weniger durch Polizei und Recht etwas zu erreichen sein, als durch sittliche und gesellschaftliche Erziehung des Volkes.

Daß es unstatthaft sei, die Ausscheidungen seiner Verdauung auf der Straße vorzunehmen, ist anerkannt. Zuwiderhandlungen werden als Übertretung nach StGB 360 11 bestraft. Diesem Grundsatze entspricht aber die Forderung, daß man auf den Straßen ausreichende Bedürfnisanstalten einrichte. Deutschland ist darin gegenüber anderen Ländern noch weit zurück. Auffallend ist bei uns auch eine besondere Schwerfälligkeit in der Einrichtung solcher Anlagen. Vielleicht hat die einfachere und billigere Einrichtung in anderen Ländern eine größere Häufigkeit der Anlagen ermöglicht. Wenn das Recht aber einem allgemeinen notwendigen Vorgang der Natur entgegentritt, darf es ihn nicht verbieten, sondern es darf ihn nur regeln.

Auch innerhalb der dem öffentlichen Verkehr dienenden Gebäude finden wir fast überall Zustände, die der Verbesserung dringend bedürfen. Am meisten wird für die Gebäude getan, deren Betrieb einer besonderen Genehmigung bedarf, wie der Gastwirtschaften und Theater. Am wenigsten wird wohl getan

für die Gerichte; und dieser Umstand ist von größerer Bedeutung, als man es zunächst annehmen möchte. Die Atmung in den durch Menschenansammlung verdorbenen Lufträumen muß auf Gesundheit und Arbeitskraft der Beamten, vor allem der Richter ungünstig wirken. Deshalb ist die Rechtspflege selbst hier an der Besserung der Verhältnisse stark beteiligt. Nicht so arg, aber zuweilen doch auch recht erheblich sind die Mißstände in den Räumen der Postämter. Wo die Lüftung durch Fenster nicht ausreicht, muß für künstliche Lüftung gesorgt werden. Das wichtigste ist aber eine genügende Größe des Raumes.

Für die öffentlichen Verkehrsmittel hat das Luftrecht vor allem zwei Fragen zu regeln: das Rauchen und das Öffnen der Fenster.

Das Rauchen ist in Straßenbahnen meistens untersagt, allerdings nicht wegen der Luftverschlechterung, sondern wegen der Feuersgefahr. Für die Eisenbahnen bestimmt die Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 — RGBl. 1909, 93 — folgendes — § 18 —. In der ersten Klasse ist das Rauchen nur mit Zustimmung aller Mitreisenden gestattet, sofern nicht besondere Abteile für Raucher und Nichtraucher unterschieden sind, was meistens der Fall ist. Die zweite Klasse muß Nichtraucherabteile führen. Für die dritte Klasse werden solche gestellt, soweit die Beschaffenheit der Wagen es gestattet. In der vierten Klasse darf überall geraucht werden, sofern nicht besondere Abteile für Nichtraucher kenntlich gemacht worden sind. Wichtig, aber oft wenig beachtet ist die Vorschrift, daß in Nichtraucherabteilen auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht geraucht werden darf.

Für den Nichtraucher bedeutet der Aufenthalt in einem geschlossenen Raum, in dem geraucht wird, meistens eine erhebliche Belästigung der Atmung. Für ihn ist daher ein Recht auf Beförderung in Nichtraucherabteilen wichtig. Dieses Recht ist aber bisher nur für die erste und zweite Klasse durchgeführt. Für die dritte und vierte Klasse dagegen besteht nur die Vorschrift, daß Nichtraucher „tunlichst“ in besonderen Abteilen unterzubringen seien.

Es wäre von großem Werte, einmal eine Zählung der Deutschen nach ihrer Stellung zum Rauchen vorzunehmen. Im allgemeinen wird man wohl sagen können, daß die Gewohnheit des Rauchens bei den Männern ab-, bei den Frauen zugenommen hat.

Über das Öffnen der Fenster bestimmt 22 der Eisenbahnverkehrsordnung:

„Nur mit Zustimmung aller in demselben Abteil reisenden Personen dürfen die Fenster auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein. Im übrigen entscheidet, wenn sich die Reisenden über das Öffnen und Schließen der Fenster nicht verständigen, der Schaffner."

Nach dem ersten Satze dieser Vorschrift scheint es, als ob das Offenhalten der Fenster auf einer Seite keiner Einigung bedürfe, vielmehr von jedem Fahrgast verlangt werden könne. Nach dem zweiten Satze ist anzunehmen, es sei die Einigung aller Mitreisenden immer nötig. Eine klare Regelung dieser Fragen ist vor allem für zwei Gebiete des Bahnverkehrs nötig: für lange Reisen und für den Massenverkehr, wie er z. B. auf der Berliner Stadtbahn vorkommt. Der Aufenthalt in einem überheizten oder überfüllten Abteil bedeutet sowohl für lange Reisen wie für regelmäßige kurze Fahrten eine Belästigung der Atmung. Das Öffnen der Fenster begegnet in solchen Fällen aber sehr oft dem Widerspruche eines Teiles der Reisenden, mit der Begründung, es „ziehe".

Außerhalb Deutschlands weiß man nur wenig von der schädigenden Wirkung frischer Luft. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen könnten hier der Volksgesundheit einen großen Dienst leisten, wenn sie die Bestrebungen, den Körper zu stählen und reiner Luft auszusetzen, unterstützten. Sie könnten das tun, indem sie besondere Abteile einführten, in denen die Fenster immer geöffnet sein dürfen. Diese Abteile müßten, besonders bei Bahnen des Massenverkehrs, von außen kenntlich sein. Das Verkehrsbedürfnis für solche Abteile wird sich bald übersehen lassen, und es wird wahrscheinlich größer sein, als man jetzt anzunehmen geneigt ist.

Ich halte es für eine wichtige Aufgabe des Rechts und der Verwaltung, in solcher Art auf die Gesamtheit erzieherisch zu wirken. Die Vorteile trägt nicht nur der Einzelne durch Stärkung seiner Gesundheit und Arbeitskraft davon, sondern auch der Staat wird solchem Vorgehen eine Mehrung von Wehrfähigkeit und Volkswohlstand verdanken.

Von den Verkehrsmitteln verdient noch das Schiff eine besondere Erwähnung. Die Schwierigkeit liegt hier in der Aufgabe,

eine große Zahl von Menschen für längere Zeit auf eng begrenztem Raum unterzubringen. Allerdings ist die Möglichkeit der Zufuhr reiner Luft hier so groß wie nirgends sonst. Besonderer rechtlicher Regelung bedarf wohl nur die Unterbringung der Mannschaften und die Massenbeförderung, vor allem im Zwischendeck.

4. Die Anlegung des einzelnen Gebäudes*).

Man rechne einmal nach, wieviel Zeit seines Lebens man in geschlossenen Räumen verbringt. Bei Stadtbewohnern wird man durchschnittlich auf zwanzig Stunden am Tage kommen, also auf 5/6 des Lebens. Danach kann man ermessen, wie wichtig die Beschaffenheit unserer Wohn- und Arbeitsräume für die Gesundheit ist. In auffallendem Widerspruch hierzu steht meistens die Wertschätzung, die der Deutsche seiner Wohnung und seinem Arbeitsplatze gegenüber empfindet. An keinem Ding wird in Deutschland so gespart wie gerade hieran.

Die Luft in dem geschlossenen Raume hängt in ihrer Zusammensetzung ab von der

Größe des für den einzelnen Menschen verfügbaren Luftraums,
der Lüftung,
der Beschaffenheit der Wände,
der Art der Heizung und Beleuchtung.

Bei der rechtlichen Regelung dieser Verhältnisse muß man von wirtschaftlichen Erwägungen ausgehen.

Unser Bau- und Wohnungswesen wird von zwei Rechtsgedanken beherrscht:

dem Sondereigentum am Grund und Boden
und
der Miete.

Darin unterscheidet sich unsere Wirtschaftsordnung wesentlich von der vergangener Zeiten. Früher war das Eigenhaus die Grundlage des Wohnungsrechtes, jetzt ist es das Miethaus. Das führt gerade für das Recht der Atmung zu großen Schwierigkeiten. Der Vermieter will den Boden möglichst ausnutzen und möglichst billig

*) Schriftenverzeichnis: 31, 35, 122, 124, 150.

bauen; der Mieter dagegen will möglichst angenehm und gesund wohnen und Raum haben. Den Kampf dieser beiden wirtschaftlichen Gegensätze zu regeln, ist die wichtigste Aufgabe des Wohnungsrechtes unserer Zeit. Bei dieser Regelung muß man aber immer dessen eingedenk bleiben, daß die besten Gesetze nichts nützen, wenn sie nicht durchführbar sind. Die Möglichkeit der technischen Durchführung wird ja wohl immer sorgfältig geprüft, nicht immer aber auch die der wirtschaftlichen.

Übelstände ragen im Wohnungswesen vor allen anderen hervor:

in der Grundstücksspekulation und im Bauunternehmertum.

Die in diesen beiden Gruppen bestehenden Auswüchse wirken Hand in Hand. Sie sind besonders für das Luftrecht wichtig, denn gerade das Luftrecht stellt besondere Anforderungen, denen man nur bei einer gesunden Entfaltung des Boden- und Bauwesens genügen kann. Deshalb kommt es hier vor allem darauf an, den Grundstückshandel in geordnete Bahnen zu bringen und das Bauunternehmerwesen zu reinigen.

Ein wichtiges Mittel zur Erreichung dieser Zwecke ist die Genossenschaft. Gerade der Weg der Selbsthilfe kann hier besser und schneller wirken als Eingriffe der Polizei, wie es überhaupt zu wünschen ist, daß der Deutsche sich daran gewöhne, mehr der eigenen Kraft und dem Zusammenschluß mit den am nächsten Beteiligten zu vertrauen.

Die gesetzlichen Grundlagen des geltenden Baurechtes habe ich schon im vorigen Abschnitt dargestellt und besprochen, so daß ich hier gleich zu den einzelnen Fragen übergehen kann.

Der wichtigste Umstand, von dem die Luftbeschaffenheit in einem geschlossenen Raum abhängt, ist seine Größe. Das Recht hat hier eine doppelte Aufgabe:

1. die Maße der Erbauung zu bestimmen,
2. die Benutzung des Raumes zu regeln.

Von der zweiten Aufgabe wird der nächste Abschnitt handeln.

In allen Bauordnungen finden wir eingehende Bestimmungen über Größe und Höhe der Räume, Zahl der Stockwerke, Benutzung von Kellerräumen zu Wohnzwecken, Größe der Hofräume, und man wird sagen können, daß unser Baupolizeirecht hier öfter zu viel als zu wenig fordert. Die vorhandenen Mißstände liegen

nicht in der Anlage der Wohnung, sondern in der Art ihrer Benutzung. Von dieser Auffassung geht auch der Entwurf des Wohnungsgesetzes aus. Er gibt in Artikel 2 Abs. 2 einige Vorschriften, die für Wohnhäuser Erleichterungen der baupolizeilichen Anforderungen zulassen. Art. 2 Abs. 1 Ziff. 1 stellt dagegen fest, daß es allgemein statthaft sein solle, die „bauliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke“ zu beschränken. Die Fassung „Abstufung“ der Ausnutzbarkeit deutet zwar darauf hin, daß der Entwurf auch hier an Erleichterungen denke, die Begründung ergibt aber, daß es sich um Erschwerungen handele.

Während es bei der Größe des Luftraumes nicht allein auf die Anlage der Wohnung, sondern auch auf die Art ihrer Benutzung ankommt, läßt sich eine ausreichende Lüftung schon bei der Einrichtung erzwingen, entweder durch Fenster oder durch künstliche Lüftungsanlagen. Ebenso kann die Baupolizei für ein genügendes Austrocknen der Wände sorgen. Das Verputzen der Wände nach ihrem Austrocknen ist auch wesentlich. Es bestehen aber Zweifel, ob die Polizei berechtigt sei, das Verputzen zu verlangen. Der Entwurf des Wohnungsgesetzes spricht deshalb die Zulässigkeit von Polizeiverordnungen über Verputz, Anstrich und Ausfugung ausdrücklich aus. — Artikel 2 Abs. 1, 3 —.

Nach geltendem Recht unterliegen Heizung und Beleuchtung der freien Wahl des Bauherrn oder des Mieters. Die Anhäufung von Menschen in Städten wird aber wohl mit der Zeit dahin führen müssen, auch hier in die Willkür des Einzelnen einzugreifen und ihr zum Wohle der Gesamheit Schranken aufzuerlegen. Heizung und Beleuchtung sind für die Luftbeschaffenheit in geschlossenen Räumen um so wichtiger, als sich ihre Wirkungen regelmäßig und auf lange Dauer hin geltend machen. Man wird mit der Zeit genügend Erfahrungen gesammelt haben, um durch gesetzliche Maßnahmen einzelne besonders schädliche Arten der Heizung oder Beleuchtung zu verbieten und gesundheitsförderliche Arten zu erzwingen.

Bei der Heizung kommt auch noch in Betracht, daß von ihrer Art und ihrer Durchführung der Umfang der Rauchausscheidung abhängt.

Die Heizung ist besonders wichtig für die Ergänzung der Luft und für ihren Wassergehalt, bei der Beleuchtung kommt es vor

allem auf den Sauerstoffverbrauch und die Kohlensäureausscheidung an. Die meisten Beleuchtungsmittel wirken auf die Luft wie die menschliche Atmung. Welche Unterschiede hierin bei den einzelnen Beleuchtungsarten bestehen, dafür seien einige Zahlen genannt.

Bei einer Lichtstärke von je 10 Meter-Kerzen und einer Stunde Brenndauer betragen

	Sauerstoffverbrauch	Kohlensäureausscheidung
für Gas (Argand)	0,8—2 cbm	0,46 cbm
„ Erdöl (großer Brenner)	0,28 kg	0,44 „
„ „ (flacher „)	0,60 „	0,95 „
„ Wachs	0,77 „	1,18 „
„ Stearin	0,92 „	1,30 „

Beim elektrischen Bogenlicht sind Sauerstoffverbrauch und Kohlensäureausscheidung ganz gering; beim Glühlicht fällt beides fort. — 150, 240 —.

Es darf daher als ein Ziel der Technik bezeichnet werden, elektrisches Glühlicht so billig herzustellen, daß es das ausschließliche Beleuchtungsmittel wird. Die Luft in geschlossenen Räumen würde dadurch eine wesentliche Verbesserung erfahren, oder richtiger: es würden verschiedene Quellen der Luftverschlechterung dadurch fortfallen.

Verletzt die Anlage einer Wohnung das Atmungsrecht ihres Mieters, so stehen ihm nach BGB 537, 544 zwei Wege zu Gebote.

Er kann entweder nach 537 die Miete mindern, oder ist ganz von der Entrichtung befreit. Es kommt darauf an, ob die Tauglichkeit zu dem vertragsmäßigen Gebrauche gemindert oder aufgehoben ist. Daß eine ausreichende Atmung die Grundlage für jeden vertragsmäßigen Gebrauch einer Wohnung bildet, bedarf keines Beweises. Die Anwendung dieser Vorschrift wird aber meistens durch ausdrückliche Vereinbarung in den Mietverträgen ausgeschlossen, und zwar in einer Form, deren Bedeutung dem Mieter beim Vertragschlusse nur selten zum Bewußtsein kommt.

Der vertragsmäßige Ausschluß ist dagegen für den Fall 544 vom Gesetze untersagt. Es ist aber trotzdem mit dieser Vor-

schrift oft nur wenig anzufangen. Der Mieter hat das Recht, ohne Frist zu kündigen, wenn die Benutzung der Wohnung mit einer erheblichen Gefährdung der Gesundheit verbunden ist. Schädigungen der Atmung kommen besonders häufig vor. Der Mieter steht hier aber vor der Schwierigkeit, daß nicht er, und nicht der Richter, sondern Sachverständige über die Gefährdung der Gesundheit zu entscheiden haben. Es kann leicht kommen, daß der Mieter auf Grund eines ärztlichen Gutachtens auszieht und nachher zu seinem Leidwesen erfährt, daß zwei andere Sachverständige ein abweichendes Gutachten erstatten und der Richter daraufhin die Anwendbarkeit der Vorschrift 544 verneint. So hat das Gesetz hier, so schön es sich im Buche liest, für das Leben nicht selten nur geringen Wert. Wirksam wäre eine Ergänzung dahin, daß der Mieter zunächst die von dem Sachverständigen oder der Polizeibehörde für notwendig erachteten Maßregeln auf Kosten des Vermieters treffen und die Auslagen gegen den Mietzies aufrechnen dürfe, natürlich auch unter dem Verbot des vertragsmäßigen Ausschlusses dieser Rechte.

Eine solche Bestimmung würde dem Vermieter darin entgegen kommen, daß zunächst die Verbesserung versucht werden müßte und der Mieter ihm erhalten bliebe; sie würde aber auch den Mieter gegenüber der jetzt geltenden Regelung sicherer stellen.

BGB 542 wird zuweilen auch auf Behinderungen des Rechtes der Atmung angewendet werden können, führt aber auch nicht zur Abhilfe, sondern nur zu einem Rechte auf Kündigung. In den meisten solcher Fälle dürfte es aber wirtschaftlich vorteilhafter sein, den Bestand des Rechtsverhältnisses zu schützen als seine Auflösung.

5. Die Benutzung des Wohngebäudes*).

Die Bestimmungen über die Anlegung von Gemeinden, Straßen und Gebäuden reichen nicht aus, um gesunde Zustände im Wohnungswesen zu erhalten, wenn die Benutzung der Wohnung nicht den Anforderungen der Gesundheit entspricht. Der Entwurf des preußischen Wohnungsgesetzes gibt daher in

*) Schriftenverzeichnis: 35.

seinen Artikeln 3 und 4 eingehende Bestimmungen, an denen es bisher noch in Preußen fehlt.

Für Bayern und Württemberg besteht schon seit dem Jahre 1901 eine durch die Gemeinden ausgeübte Wohnungsaufsicht; doch gehen die Bestimmungen dort nicht so weit wie der preußische Entwurf. Es handelt sich dort auch nicht um Gesetze, sondern für Bayern um eine Königliche Verordnung — Gesetz- und Verordnungsblatt 1901, S. 73 —, für Württemberg um eine Verfügung des Ministers des Innern — Regierungsblatt 1901, S. 130 —. Beide Vorschriften sind im Rahmen des geltenden Polizeirechts erlassen, während der preußische Entwurf die Zuständigkeit der Polizei erweitern will.

Bei der Wichtigkeit, die der Entwurf gerade für das Recht der Atmung hat, verdienen seine die Atmung betreffenden Neuerungen besprochen zu werden.

Die Überschriften lauten

für Artikel 3: Benutzung der Gebäude,
für Artikel 4: Wohnungsaufsicht.

Artikel 3 enthält aber auch Bestimmungen, die nicht die Benutzung, sondern die Erbauung und Einrichtung des Wohnhauses betreffen und daher zu Artikel 2: „Baupolizeiliche Vorschriften" gehören, nämlich

1. bauliche Beschaffenheit der Wohn- und Schlafräume und Küchen (§ 3 Ziff. 1),
2. Zahl und Beschaffenheit der erforderlichen Kochstellen, Aborte, Wasserentnahmestellen und Ausgüsse (§ 3 Ziff. 3),
3. Einrichtung und Ausstattung der Schlafräume für Dienstboten und Gewerbegehilfen (§ 3 Ziff. 5).

Die Regelung dieser Gebiete dürfte nicht in die Wohnungs-, sondern in die Bauordnung gehören.

Die wichtigsten Vorschläge des Entwurfes für die Wohnungsbenutzung sind die folgenden:

Gemeinden mit mehr als 10000 Einwohnern müssen Wohnungsordnungen erlassen.

Gemeinden mit mehr als 100000 Einwohnern müssen für die Wohnungsaufsicht besondere Wohnungsämter einrichten.

Kleinere Gemeinden können sowohl Wohnungsordnungen erlassen als besondere Wohnungsämter einrichten, auch sich mit

anderen Gemeinden zur Errichtung eines gemeinsamen Wohnungsamtes vereinigen.

Gutsbezirke stehen den Gemeinden gleich.

Von den Gegenständen, die durch die Wohnungsordnung geregelt werden können, sind für das Luftrecht zu nennen:

1. Benutzung von Wohn- und Schlafräumen ist nur dann gestattet, wenn sie zum dauernden Aufenthalt von Menschen baupolizeilich genehmigt worden sind, — Art. 3 § 2 —, eine Bestimmung, die verlangt, daß in Bauzeichnung und Genehmigung die Verwendungsart der Räume ausdrücklich vermerkt wird,
2. zulässige Belegung der Räume — Art. 3 § 3 Ziff. 4 —,
3. Unterhaltung, Instandhaltung — der Entwurf gebraucht die beiden Ausdrücke nebeneinander — der Wohn- und Schlafräume und Küchen — Art. 3 § 3 Ziffern 1 und 5 —,
4. Bedingungen, unter denen die Aufnahme von
   Zimmermietern,
   Einliegern und Schlafgängern
   statthaft ist — Art. 3 § 3 Ziff. 6 —,
5. Unterbringung von Arbeitern — Art. 3 § 4 —,
6. Verpflichtungen, welche die Durchführung der Bestimmungen ermöglichen sollen, insbesondere hinsichtlich der Anzeigen und Aushänge — Art. 3 § 3 Ziff. 7 —.

Diese Zusammenstellung zeigt, daß eine durchgreifende polizeiliche Aufsicht vorgeschlagen wird. Insbesondere werden wichtige Eingriffe der Polizei in das Zimmervermietungs- und Schlafgängerwesen zugelassen.

Die Durchführung der Wohnungsaufsicht soll sich auf bestimmte Stunden beschränken — Art. 4 § 2 —, was in Bayern und Württemberg nicht vorgesehen ist. Abhilfe soll „in der Regel zunächst durch Rat, Belehrung oder Mahnung" versucht werden.

Diese Bestimmung wäre vielleicht zweckmäßig nach dem Vorbilde bayerischer und württembergischer Vorschriften zu ergänzen. In Betracht kommen

Art. 8 Abs. 4 der bayerischen Verordnung:

„Müssen althergebrachte Verhältnisse und Zustände aus gesundheitlichen Rücksichten beanstandet werden, so ist deren

allmähliche Beseitigung unter Vorstreckung einer angemessenen Frist ins Auge zu fassen,"

Art. 9 Abs. 3 der Verfügung für Württemberg:

„In den geeigneten Fällen haben die Polizeibehörden behufs Beseitigung oder Fernhaltung einer Notlage sich beizeiten mit wohltätigen Vereinen ins Benehmen zu setzen, erforderlichenfalls auch von sich aus das rechtzeitige Eingreifen der Armenbehörden zu veranlassen."

So groß die Mißstände im Wohnungswesen auch sind und so wünschenswert eine Wohnungsaufsicht der Gemeinden erscheint, man wird hier doch davon ausgehen müssen, daß die Ursache der meisten Mißstände die Not ist. Not kann man durch „Rat, Belehrung oder Mahnung" nicht bessern. Es nützt auch nichts, die Not polizeilich zu verbieten. Deshalb wird man gerade gegenüber den ärgsten Mißständen mit den für Preußen vorgeschlagenen Maßnahmen der Wohnungsaufsicht, vor allem für Zimmervermietung und Schlafgängerwesen, nur wenig ausrichten können. Das wichtigste erscheint noch der nach Art. 4 § 1 vorgesehene amtliche Wohnungsnachweis zu sein, zu dessen Durchführung den Vermietern die Pflicht zur Anmeldung verfügbarer Wohnungen auferlegt werden soll. Der Entwurf sagt nicht, ob der Vermieter auch Anzeige machen müsse, wenn er die Wohnung vermietet habe.

Man wird das in den kleinen Wohnungen bestehende Elend nicht dadurch aus der Welt schaffen, daß man ihre Benutzung verbietet. Nur allmählich wird man durch Änderung der wirtschaftlichen Zustände Besserung schaffen können. Zu Verboten darf man erst dann schreiten, wenn

erstens für eine bessere Unterbringung der Mieter und Schlafgänger die nötigen Räume zur Verfügung stehen,

zweitens das Einkommen der Beteiligten ihnen die Benutzung der besseren Möglichkeiten gestattet.

Die Abhilfe liegt also mehr in der künftigen Regelung der Bautätigkeit, in der Anlegung der Straßen, in der Förderung des Verkehrs zwecks Aufschließung entfernten Baugeländes und in der allgemeinen Förderung des Volkswohlstandes. Daneben wird die Wohnungsaufsicht und Wohnungspolizei mehr zur Ermittlung der Verhältnisse als zur Beseitigung der Mißstände beitragen können, und es wird zu erwägen sein, ob man nicht das Wohnungs-

gesetz in der Hauptsache zu einem sachgemäßen Baugesetze, weniger aber zu einem Wohnungspolizeigesetze machen sollte.

Wünschenswert ist es, schon im Gesetze darauf hinzuweisen, daß für Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege besonders Frauen heranzuziehen seien.

6. Gewerbebetrieb.

I. Allgemeines*).

Eine gewerbliche Anlage kann die Atmungsluft sowohl
innerhalb ihrer Betriebsräume,
wie darüber hinaus
schädigen. Die Gewerbeordnung hat für beide Gebiete Bestimmungen getroffen.

Den Schutz innerhalb des Betriebes, den wir Arbeiterschutz nennen können, regelt 120 a:

„Die Gewerbeunternehmer sind verpflichtet, die Arbeitsräume, Betriebseinrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, daß die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit so weit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet.

Insbesondere ist für genügendes Licht, ausreichenden Luftraum und Luftwechsel, Beseitigung des bei dem Betriebe entstehenden Staubes, der dabei entwickelten Dünste und Gase, sowie der dabei entstehenden Abfälle Sorge zu tragen."

Der Schutz der außerhalb des Betriebes Stehenden, den wir den Nachbarschutz nennen können, beruht auf der Vorschrift 16:

„Zur Errichtung von Anlagen, welche durch die örtliche Lage oder die Beschaffenheit der Betriebstätte für die Besitzer oder Bewohner der benachbarten Grundstücke oder für das Publikum überhaupt erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen herbeiführen können, ist die Genehmi-

*) Schriftenverzeichnis: 66, 70—74, 79, 80, 89, 147.

gung der nach den Landesgesetzen zuständigen Behörde erforderlich."

Die verschiedene Behandlung der beiden Gebiete des Arbeiter- und Nachbarschutzes zeigt sich vor allem darin, daß beim Nachbarschutz über die bei der Genehmigung gestellten Bedingungen hinaus höhere Anforderungen später nur bei Vornahme von Betriebsveränderungen gestellt werden dürfen, während der Arbeiterschutz jederzeit dem Einflusse der Aufsichtsbehörden unterliegt.

Die Trennung zwischen Arbeiter- und Nachbarschutz ist aber in der Gewerbeordnung nicht so streng durchgeführt, wie es nach den Bestimmungen 120a und 16 scheinen möchte. Das Gesetz zieht nämlich auch den Arbeiterschutz in das nach 16 vorgeschriebene Genehmigungsverfahren hinein. In 18 bestimmt es, daß die Erteilung der Genehmigung auch abhängig zu machen sei von der Wahrung der Vorschriften, welche zum Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter notwendig sind. Durch diese Vorschrift erledigt sich ein Streit, der über die Auslegung der Vorschrift 25 GO entstanden ist.

GO 25 behandelt die Frage, bei welchen Veränderungen einer nach § 16 genehmigten Anlage eine neue Genehmigung erforderlich sei. Das Gesetz unterscheidet dabei:

1. Veränderungen der Betriebstätte,
2. wesentliche Veränderungen des Betriebes,
3. solche Veränderungen des Betriebes, die voraussichtlich für die Besitzer oder Bewohner benachbarter Grundstücke oder das Publikum überhaupt keine neuen oder größeren Nachteile, Gefahren oder Belästigungen herbeiführen werden, als mit der vorhandenen Anlage verbunden sind.

Eine neue Genehmigung ist in allen diesen Fällen nötig, jedoch kann im Falle 3 die zuständige Behörde eine Bekanntmachung und damit das Einspruchsverfahren erlassen.

Jurisch vertritt nun in seinen Schriften über den Sinn der Vorschrift 25 GO eine Auffassung, die von Rechtsprechung und Rechtswissenschaft im allgemeinen verworfen wird. Er sagt: genehmigungspflichtig sind nur *wesentliche* Veränderungen des Betriebes. Wesentlich sind Veränderungen aber nur dann, wenn sie eine neue oder größere Gefährdung der durch 16 GO geschützten Nachbarschaft bewirken. Da nun der dritte Fall aus-

drücklich von solchen Veränderungen spricht, die eine solche Gefährdung nicht befürchten lassen, kann es sich bei ihnen nicht um wesentliche Veränderungen handeln, also auch nicht um genehmigungspflichtige. Der Sinn des Gesetzes kann hier also nur der sein: bei nicht genehmigungspflichtigen Veränderungen kann der Unternehmer die Genehmigung herbeiführen, und zwar mit der Erleichterung, daß dann Bekanntmachung und Einspruchsverfahren unterbleiben.

Gerade hier erhebt Jurisch gegen Recht und Rechtsstand ebenso schwere wie unbegründete Vorwürfe.

Daß der Wortlaut des Gesetzes gegen die von Jurisch vertretene Auffassung spricht, darauf will ich kein Gewicht legen. Es kommt gegenüber der auf wirtschaftliche Erwägungen gestützten Auslegung darauf an, zu zeigen, daß sie wirtschaftlich falsch ist.

Die Gewerbeordnung spricht nirgends von der Möglichkeit der Genehmigung, sondern immer nur von ihrer Notwendigkeit. Der Genehmigungszwang legt nun zwar dem Unternehmer eine schwere Last auf, gibt ihm dafür aber auch das Vorrecht, daß die genehmigte Anlage in ihrem Bestande gegen Angriffe von außen sichergestellt wird. Dieses durch 26 GO begründete Vorrecht läßt sich nur durch den Genehmigungszwang rechtfertigen. Es würde eine ungerechte Bevorzugung des Gewerbes bedeuten, wenn man ihm die Möglichkeit gäbe, sich solch ein Vorrecht unbeschränkt zu verschaffen.

Daß der Unternehmer bei Vornahme von Veränderungen im Betriebe sich der Behörde gegenüber in einer größeren Zwangslage befindet als vor der Errichtung der Anlage, wird im allgemeinen richtig sein. Jurisch überschätzt aber die Bedeutung dieses Umstandes für die vorliegende Frage. Erstens ist der Unternehmer meistens auch vor der Errichtung in einer Zwangslage. Die einzige Freiheit, die er hat, ist die Möglichkeit, den Betrieb ganz zu unterlassen oder ihn im Auslande zu beginnen. Diese Freiheit bedeutet aber nicht viel. Um seine Absicht ausführen zu können, muß der Unternehmer auch bei Begründung der Anlage auf die Bedingungen eingehen, die die Behörde ihm stellt. Zweitens kommt die wirtschaftliche Zwangslage des Unternehmers dann nicht in Betracht, wenn eine erhebliche Gefährdung

der Volksgesundheit in Frage steht. Die Werte des Einzelnen finden eben ihre Grenze an höheren Werten der Gemeinschaft.

Der Fehler der Ausführungen von Jurisch liegt darin, daß er annimmt, wesentliche Veränderungen seien nur solche, die den Nachbarschutz betreffen. Durch 18 GO ist auch der Arbeiterschutz in das Genehmigungsverfahren gezogen worden, und damit entfällt die Grundlage der ganzen Beweisführung von Jurisch.

Es ist bezeichnend, daß die einzige gerichtliche Entscheidung, die inhaltlich den Standpunkt von Jurisch vertritt, und die von ihm auch entsprechend geschätzt wird — 72, 152 —, unter Verletzung der Vorschrift 18 GO ergangen ist. Wie die Gründe dieser Entscheidung eines preußischen Schöffengerichts ergeben, hatten die ohne Genehmigung vorgenommenen Veränderungen zwar nicht eine erhöhte Gefährdung der Nachbarschaft, wohl aber eine solche der im Betriebe beschäftigten Arbeiter herbeigeführt. Das Schöffengericht hätte daher den Unternehmer nicht freisprechen dürfen, sondern nach 25, 18, 147 GO verurteilen müssen.

Daß auch der Arbeiterschutz im Genehmigungsverfahren zu wahren sei, ist eine wohl begründete und unerläßliche Forderung. Zwar kann die Behörde hier auch außerhalb des Genehmigungsverfahrens einschreiten; für die Arbeiter bedeutet es aber einen großen Unterschied — ob sie zunächst unter gesundheitsschädigenden Verhältnissen arbeiten müssen und erst nachträglich Schutz erlangen — oder ob v o r der Errichtung der Anlage und v o r Einführung wesentlicher Änderungen auch der Arbeiterschutz geprüft wird.

Der von Jurisch ausgesprochenen Befürchtung, das Gewerbe werde durch die geltende Auffassung zu Unrecht beschwert, läßt sich durch eine sachgemäße Bestimmung des Begriffes „wesentlich" begegnen. Gerade Jurisch, der ein lebendiges, wirtschaftlich brauchbares Recht fordert, sollte es als einen Fortschritt der Gesetzgebung begrüßen, daß an dieser Stelle ein dehnbarer Begriff steht, bei dessen Bestimmung der Richter alle besonderen Umstände des einzelnen Falles berücksichtigen kann.

Nicht unerwähnt möchte ich eine Bemerkung von Jurisch lassen, die in einer seiner kleineren Schriften enthalten ist. — 72, 324/5 —. Er behauptet, die von Rechtsprechung und Wissenschaft vertretene Auslegung sei durch „fiskalische" Gedanken veranlaßt. Man wolle

dem Staat den für die Genehmigung der Veränderung zu erhebenden Stempel zuweisen. Dieser schwere, durch nichts begründete Vorwurf zeigt, wie eine vorhandene, durch andere Vorgänge zum Teil gerechtfertigte Erbitterung zuweilen jedes Maß für die Grenzen ihres Vorgehens verliert. Man dürfte doch solche Vermutungen nur dann aussprechen, wenn man sich ihrer tatsächlichen Begründung versichert hat. Der preußische Stempel beträgt für Veränderungen mit Baukosten bis zu 1000 Mark — 50 Pfennige, steigt zwar mit dem Betrage der Baukosten, erreicht aber erst bei 100 000 Mark 50 Mark. Daß deutsche Gerichte und deutsche Wissenschaft eine haltlose Auffassung nur deshalb vertreten, um dem Staate diese Stempeleinnahme zu retten, eine solche Behauptung kann nur dazu führen, den trotz aller Irrtümer beachtenswerten Kern der Gedanken von Jurisch zu entwerten, und im Volk eine Mißstimmung zu säen, die weder der Klärung des Rechtes noch der Förderung der Wirtschaft günstig ist.

Die Fassung der Vorschrift 25 GO gibt noch zu einer Bemerkung Anlaß, die wegen ihrer Wichtigkeit hier ihre Stelle finden mag.

Nach 25 GO sind alle Veränderungen der Betriebsstätte genehmigungspflichtig, nicht nur wesentliche. Da aber das Gesetz bei den Betriebsveränderungen nur die wesentlichen nennt, und da die Strafvorschrift zu 25, 147 auch nur von wesentlichen Veränderungen der Betriebsstätte spricht, haben Rechtsprechung und Wissenschaft angenommen, es liege ein „Redaktionsfehler" vor, und es seien nur wesentliche Veränderungen der Betriebsstätte dem Genehmigungszwange unterworfen.

Ein solches Vorgehen gegenüber dem Wortlaut eines Gesetzes findet man jetzt häufig — was zu erkennen gibt, wie wenig der Gesetzgeber oft auf seine Sprache achtet. Nun hat zwar die Auslegung auch eines Gesetzes nicht an dem Buchstaben zu haften, sondern den Sinn zu suchen. Das darf aber nicht dazu führen, den Wortlaut außer acht zu lassen und etwas ganz anderes anzunehmen, als was wirklich gesagt ist, nur deshalb, weil eine andere Regelung als die vom Gesetz eingeführte sich als zweckmäßiger darstellt. Eine solche Berichtigung des Gesetzes darf nur durch den Gesetzgeber vorgenommen werden. Überläßt man diese Aufgabe der Rechtsprechung, so wird der Gesetzgeber verleitet, der

Sprache immer weniger Sorgfalt zuzuwenden, und die Rechtsunsicherheit wird nur größer. Der Weg, auf dem Besserung erreicht werden kann, ist nicht der, dem Richter weitere Gesetzgebungsmacht zu übertragen, sondern: bei der Abfassung von Gesetzen mehr auf ihre Sprache zu achten. Zur Ergänzung möchte vielleicht folgender Vorschlag dienen können. Gelangt ein Gericht zu der Auffassung, daß ein Gesetz einer Berichtigung bedürfe, so kann es den Rechtsstreit aussetzen und beim Bundesrat oder bei der zuständigen Landesregierung die Änderung beantragen. Es wäre zu erwägen, ob man solches Antragsrecht auf die oberen Gerichte zu beschränken hätte, und ob allgemeine Bestimmungen über die rückwirkende Kraft solcher neuen Gesetze zu erlassen wären. Um solch ein Verfahren nur auf dringliche Fälle zu beschränken, wird man für den Gerichtsbeschluß Einstimmigkeit fordern können. Die Erfahrung lehrt, daß häufig zwischen dem im Gesetz niedergelegten Willen und der Auffassung der Gerichte Streit entsteht. Unsere obersten Gerichte haben sich aber zu einem so wichtigen Gliede der Rechtspflege ausgebildet, und sind in der Lage, gerade über die Anwendbarkeit eines Gesetzes so reiche Erfahrungen zu sammeln, daß man ihnen die vorgeschlagene Mitwirkung im Gesetzgebungsverfahren durch ein selbständiges Antragsrecht wohl wird gewähren können. Eine solche Regelung scheint mir der Stellung der Gerichte innerhalb der Rechtspflege besser zu entsprechen als die heute oft geforderte Übertragung der Rechtsbildung vom Gesetzgeber auf den Richter.

II. Arbeiterschutz*).

Für die Errichtung eines Gebäudes, das einem Gewerbebetriebe dienen soll, sind zunächst die allgemeinen Vorschriften des Baupolizeirechts maßgebend. Zu ihnen treten die besonderen Vorschriften des Gewerberechts über die Anlegung, Einrichtung, Unterhaltung und Benutzung des Gebäudes.

Dieses Gebiet des Luftrechts hat wohl bisher die meiste Beachtung gefunden. Es gibt hier eine große Zahl reichs- und landesrechtlicher Vorschriften, von denen ich nur die grundlegenden besprechen will. Eine Zusammenstellung des geltenden Rechts

*) Schriftenverzeichnis: 70—74, 147.

findet man in dem Kommentar zur Gewerbeordnung von Robert von Landmann — 6. Aufl. Bd. II S. 416/8, 421, 873—1023 —. Der Staatssekretär des Innern hat kürzlich im Reichstage erklärt, es würden demnächst im Reichsamt des Innern alle geltenden Vorschriften über den Arbeiterschutz nebst einer Anleitung für die Gewerbeaufsichts- und Polizeibeamten zusammengestellt werden. — Sitzungsbericht des Reichstags vom 22. Januar 1913 S. 3163 —.

Die bereits erwähnte allgemeine Vorschrift 120a GO wird durch 120c für die Arbeiter unter 18 Jahren dahin erweitert, daß die Unternehmer für solche Arbeiter „diejenigen besonderen Rücksichten" auf die Gesundheit zu nehmen haben, „welche durch das Alter dieser Arbeiter geboten sind".

Das Hausarbeitsgesetz vom 20. Dezember 1911 — RGBl. 976 — gibt der zuständigen Polizeibehörde das Recht, auf Antrag des Gewerbeaufsichtsbeamten auch für das Hausgewerbe durch Verfügung Maßnahmen des Arbeiterschutzes entsprechend der Gewerbeordnung zu treffen. — § 6 —. Für Betriebe, die am 20. Dezember 1911 bereits bestanden haben, sind aber, solange sie unverändert bleiben — das Gesetz spricht hier von Erweiterung und wesentlicher Veränderung —, nur solche Anforderungen zulässig, die dringend erforderlich sind oder nicht unverhältnismäßige Kosten verursachen. — § 8 —. Durch diese Bestimmungen ist der Arbeiterschutz grundsätzlich auch auf das Hausgewerbe ausgedehnt, das dieses Schutzes gerade für das Recht der Atmung oft dringender bedarf als die der Gewerbeordnung unterstehenden Betriebe.

Während für das Hausgewerbe die einzelne Polizeiverfügung den Arbeiterschutz wahrzunehmen hat, ist für das übrige Gebiet des Gewerbes eine einheitliche Regelung vorgesehen. Es kommen hier in Betracht:

1. Vorschriften des Bundesrates — 120e Abs. 1 —,
2. Anordnungen der Landes-Zentralbehörden — 120e Abs. 2 —,
3. Polizeiverordnungen — 120e Abs. 2 —,
4. Polizeiverfügungen — 120d —.

Die Landesbehörden müssen ein Gutachten der beteiligten Berufsgenossenschaft oder deren Sektion einholen, bevor sie eine der zu 2 und 3 genannten Vorschriften erlassen. Gegenüber den

Polizeiverfügungen ist das Rechtsmittelverfahren durch 120d GO besonders geregelt. Auch ist hier gegenüber bestehenden Anlagen die der Vorschrift 8 des Hausarbeitsgesetzes entsprechende Beschränkung gegeben. Es besteht übrigens Streit darüber, welcher Tag entscheidend sei. Sowohl das Hausarbeitsgesetz wie 120d GO sprechen von den „bei Erlaß dieses Gesetzes“ bereits bestehenden Betrieben. Bedeutet „Erlaß des Gesetzes“ den Tag der Ausfertigung, der Verkündung oder des Inkrafttretens? Jede dieser drei Auffassungen hat Vertreter gefunden. Unter Erlaß, richtiger Erlassung des Gesetzes, ist hier wohl nicht der Eintritt der rechtsverbindlichen Kraft des Gesetzes, sondern der Abschluß des Gesetzgebungs*verfahrens* zu verstehen; und als ein solcher Abschluß stellt sich die Herstellung der Ausfertigung dar. Inhaltlich ist ein Reichsgesetz schon durch die Übereinstimmung der Mehrheitsbeschlüsse von Bundesrat und Reichstag festgelegt; die Ausfertigung bedeutet die Bestätigung dieser Tatsache in zweifelsfreier Form. Man wird daher den Tag der Ausfertigung als den Tag des Erlasses ansehen dürfen. Diese Auffassung dürfte auch dem Verkehrsbedürfnisse am meisten entsprechen. Für 120d GO wäre danach der 1. Juni 1891 maßgebend.

Der Bundesrat ist in der Erlassung von Vorschriften nach 120e GO nicht beschränkt. Nur für 139a ist ausgesprochen, daß seine Bestimmungen im Reichsgesetzblatt zu veröffentlichen und dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritt vorzulegen seien. Dabei ist die Begrenzung auf einen bestimmten Bezirk zugelassen, für alle Fälle aber die zeitliche Begrenzung vorgeschrieben. 139a GO kommt für den luftrechtlichen Arbeiterschutz nur insofern in Frage, als er die Verwendung von Arbeiterinnen und jugendlichen Arbeitern regelt. Es müßte übrigens statt „jugendlichen“ jungen heißen.

Der Bundesrat hat auf Grund von 120e und 139a GO eine Reihe von Verordnungen erlassen, aus denen für das Luftrecht die folgenden Gedanken in Betracht kommen.

Geregelt ist die Größe der Arbeitsräume, und zwar sowohl nach ihren Maßen wie nach der zulässigen Zahl der Belegung. Zur Erreichung einer ordnungsmäßigen Lüftung sind teils große, ins Freie führende Fenster, teils künstliche Lüftungsanlagen vor-

geschrieben. Auch die Bemessung des Wärmegrades der Luft ist für die Atmung wichtig. Um die Staubentwickelung zu beschränken und die Beseitigung von Staub und Abfallstoffen zu erleichtern, hat man für Wände, Decken und Fußböden besondere Vorschriften über Herstellung, Erhaltung und Anstrich erlassen. Das Entweichen von gesundheitsschädlichen Gasen in die Arbeitsräume ist durch Einrichtungen an den Maschinen zu verhindern. Wo das nicht möglich ist, müssen den Arbeitern besondere Schutzvorrichtungen für die Atmung, z. B. Respiratoren zur Verfügung gestellt werden. Der sogenannte Verwendungsschutz besteht darin, daß in besonders gefährdeten Betrieben Arbeiter unter 18 Jahren, weibliche oder kränkliche Arbeiter nicht verwendet werden dürfen. Bei manchen Betrieben, z. B. der Herstellung von Alkalichromaten, ist vorherige ärztliche Untersuchung der Arbeiter angeordnet. Auch ist durch Führung eines Kontroll- oder Krankenbuches eine bessere Überwachung des Betriebes ermöglicht. Besonders wichtig sind die Vorschriften über das Verhalten der Arbeiter selbst. Es kommt nicht nur auf die Betriebseinrichtungen an, die der Unternehmer herstellen muß, sondern auf die Art, wie die Arbeiter sich im Betriebe verhalten. Eingehende Vorschriften hierfür betreffen die Arbeitskleidung, die Reinigung — Waschen vor und nach der Arbeit —, die Mahlzeiten, das Rauchen und die Benutzung besonderer Schutzvorrichtungen. Eine wichtige Ergänzung hierzu bildet die Vorschrift, daß Arbeiter, die den Schutzgeboten mehrfach zuwiderhandeln, sofort entlassen werden können. Auf der anderen Seite ist die Beachtung der erlassenen Vorschriften durch die Unternehmer dadurch sicherer gestellt, daß alle Bestimmungen in den Arbeitsräumen aushängen und in leserlichem Zustande erhalten werden müssen.

Die Beachtung der Schutzvorschriften ist ferner durch die nach 139 b GO eingeführte besondere Gewerbeaufsicht gewährleistet. Für Preußen sind die Gewerbeinspektionen geschaffen und mit eingehenden Dienstanweisungen versehen worden. Diese Behörde bildet den Gegenstand besonders heftiger Angriffe von seiten der Techniker und Unternehmer. Auch hier steht Jurisch im Kampfe voran und wirft dieser Behörde vor allem Mangel an Sachkunde und Langsamkeit vor. Jurisch beschränkt sich hier allerdings nicht auf Behauptungen, sondern gibt ihnen eine eingehende Be-

gründung — besonders 72 —, so daß man hier einer sachlichen Prüfung sich nicht wird entziehen können. Die Vorwürfe richten sich übrigens nicht gegen die einzelnen Beamten, sondern gegen die allgemeinen Grundlagen der Gewerbeaufsicht überhaupt.

Das Recht des Arbeiters auf gesunde Atmung in seinen Arbeitsräumen ist bereits in einem Umfange anerkannt und ausgebildet, der den bestehenden Verhältnissen entsprechen dürfte. Es sind auch für die Durchführung dieses Schutzes ausreichende Mittel gegeben.

Durch 18 GO wird den Behörden zur Pflicht gemacht, bei Erteilung einer Genehmigung nach 16 GO zu prüfen, ob Leben und Gesundheit der Arbeiter genügend geschützt ist. Die gleiche Verpflichtung besteht für die Genehmigung von Veränderungen. Es gelten als *wesentliche* Veränderungen für 25 GO auch solche, die nicht die Nachbarn eines Betriebes, sondern nur dessen Arbeiter gefährden.

Das zweite Schutzmittel des Arbeiters ist im Gesetze nicht ausdrücklich erwähnt: die Anzeige bei der Gewerbeaufsichts- oder der Polizeibehörde. Zu dieser Unterstützung ist der Zwang des Aushanges der Schutzvorschriften bestimmt.

Drittens ist der Arbeiter durch die selbständige Tätigkeit der Gewerbeaufsicht und Polizei geschützt. Die Beamten der Gewerbeaufsicht haben zwar nicht das Recht, selbst Maßnahmen zu treffen, sondern sind darauf beschränkt, solche bei der Polizei zu beantragen. Lehnt die Polizei aber ein Einschreiten ab, so kann der Gewerbeinspektor die Entscheidung des Regierungspräsidenten einholen, der die Polizei sich zu fügen hat. In den meisten Fällen wird die Polizei mit Verordnungen und Verfügungen auskommen. Ist dies nicht der Fall, so kann der Unternehmer zunächst nach 147 GO mit einer Geldstrafe bis zu 300 Mark, im Unvermögensfalle mit Haft bestraft werden. Da aber die Geldstrafe zuweilen hier nichts fruchten wird, hat das Gesetz der Behörde das wirksame Mittel gegeben, die Einstellung des vorschriftswidrigen Betriebes anzuordnen, und zwar dann, wenn die Fortsetzung des Betriebes geeignet wäre, erhebliche Nachteile oder Gefahren herbeizuführen. Gegenüber polizeilichen Verfügungen ist die Anordnung der Betriebseinstellung erst dann statthaft, wenn die Verfügung rechtskräftig geworden ist.

Die Einstellung des Betriebes anzuordnen, bedeutet einen schweren Eingriff in das Erwerbsleben des Unternehmers. Die Ausführungsanweisungen der einzelnen Staaten haben deshalb meistens besondere Vorschriften gegeben, um unnötige Härten zu vermeiden. — für Preußen Ziffer 200 der AusfAnw. vom 1. Mai 1904, MBl. f. d. i. V. 1905, 213 —.

Das äußerste, der Polizei zu Gebote stehende Mittel ist die Untersagung der ferneren Benutzung einer Anlage nach § 51 GO. Dieses Recht steht der höheren Verwaltungsbehörde, für Preußen dem Bezirksausschusse, dann zu, wenn „überwiegende Nachteile und Gefahren für das Gemeinwohl“ drohen. Für den Schaden, den der Unternehmer nachweisen kann, muß alsdann Ersatz geleistet werden. 51 GO wird für den Arbeiterschutz kaum in Frage kommen, sondern nur für den Nachbarschutz.

Ist die Anlage ohne die erforderliche Genehmigung in Betrieb genommen worden, so kann die Polizeibehörde nach 147 Abs. 3 GO ihre Wegschaffung anordnen. Daran wird den im Betriebe befindlichen Arbeitern aber nichts gelegen sein.

Ist die Anlage unter Verletzung der Genehmigungsbedingungen in Betrieb genommen, so kann die Polizei, ebenfalls nach 147 Abs. 3 GO die Herstellung des den Bedingungen entsprechenden Zustandes anordnen. Für Preußen richten sich die Zwangsbefugnisse der Polizei nach den Vorschriften des Landesverwaltungsgesetzes — § 132 —.

Über das Gebiet des Gewerberechtes hinaus hat die Polizei auch hier die allgemeinen Befugnisse, doch nur insoweit, als ihr Eingreifen auf Gründen der allgemeinen Sicherheits- und Gesundheitspolizei beruht. Die besonderen Verhältnisse des Gewerberechtes sind durch die Reichsgewerbeordnung ausschließlich geordnet. Für das Gebiet des Arbeiterschutzes hat diese Erwägung indessen nur geringe Bedeutung, da durch die Gewerbeordnung selbst den Einzelstaaten in weitem Umfange das Recht der Polizeiverordnung und Polizeiverfügung überlassen worden ist. — 120d und 120e Abs. 2 —.

Alle diese Rechte stehen der Polizei gegenüber allen gewerblichen Anlagen zu, nicht nur gegenüber denen, die nach 16 GO einer besonderen Genehmigung bedürfen.

Die Rechtsmittel des bürgerlichen Rechts werden für den Arbeiter von geringerer Bedeutung sein.

Das nach 124 Abs. 1 Ziff. 5 und 133d Ziff. 3 GO gewährte Kündigungsrecht wird nur selten als Schutzbestimmung empfunden werden, weil dem Arbeiter meistens mehr daran liegen wird, seine Erwerbsstellung zu behalten als sie aufzugeben.

Eine Klage auf Herstellung sachgemäßer Beschaffenheit der Arbeitsstätte wird kaum vorkommen, da das Anrufen der Gewerbeaufsicht oder Polizei den Arbeiter schneller und müheloser zum Ziele führen wird.

Bei Vorliegen einer Gesundheitsschädigung dagegen wird der Arbeiter sowohl aus dem Vertragsverhältnisse nach 618 BGB und den gewerberechtlichen Bestimmungen, wie nach 823 BGB Schadensersatz verlangen können. Die Klage wird aber wohl in solchen Fällen meistens von den Trägern der Arbeiterversicherung durchgeführt werden.

III. Nachbarschutz.

A. Der Schutz des Eigentums*).

Über den Umfang des Polizei- und Gewerberechts hinaus ist das Recht auf Atmung noch nicht selbständig geschützt, sondern nur in Verbindung mit anderen Rechten.

Den weitesten Rechtsschutz genießt zur Zeit das Eigentum an Grundstücken. Ohne Atmung ist keine Ausübung von Eigentum denkbar; das Recht auf Atmung bildet daher einen wichtigen Teil der Eigentumsbefugnisse.

Die Grundregeln über den Inhalt des Eigentums sind in 905 bis 907 BGB enthalten, zu denen die Schutzvorschrift 1004 tritt. Diese Bestimmungen bilden zugleich die Grundlage für das Recht der Atmung, soweit es mit dem Grundeigentum verbunden ist.

Nach 905 erstreckt sich das Recht des Grundeigentümers auf den Luftraum über seinem Grundstück. Die durch Satz 2 ge-

*) Schriftenverzeichnis: 8, 25—27, 91, 92, 119, 161, 194.

gebene Einschränkung hat für das Recht der Atmung geringe Bedeutung. Verletzungen dieses Rechtes beruhen immer auf unmittelbaren Einwirkungen. Wenn Rauch und Gase hoch über dem Grundstück fortziehen, wird die Atmung überhaupt nicht beeinträchtigt; und kommen schädigende Stoffe mit der Luft in die Lungen des Eigentümers, so hat er immer ein „Interesse" daran, solche Einwirkungen zu verbieten.

Gerade für die Luftschädigungen gibt aber 906 besondere Vorschriften, die zu einer weiteren Einschränkung des Eigentümers führen.

Luftschädigungen sind nach 906 erlaubt, sofern sie entweder
die Benutzung des Grundstücks nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigen,
oder
nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage der gewöhnlichen Benutzung des schädigenden Grundstücks entsprechen.

Die beiden Begriffe

unwesentlich und ortsüblich

sind ihrem Inhalte nach erst durch den Richter zu bestimmen. Es hat sich daher hier eine reiche Rechtsprechung entfaltet.

Daß die Zuführung von Luftschädigungen durch eine besondere Leitung unzulässig sei, ist in 906 ausdrücklich ausgesprochen. Die Schwierigkeit der Entscheidung liegt aber gerade in den Einwirkungen, die keiner besonderen Leitung bedürfen.

Während 906 alle Einwirkungen betrifft, die von Grundstücken ausgehen, regelt 907 nur die Verhältnisse zwischen benachbarten Grundstücken. Der Eigentümer darf verlangen, daß auf Nachbargrundstücken keine Anlagen hergestellt oder unterhalten werden, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, daß ihr Bestand oder ihre Benutzung eine nach 906 unzulässige Einwirkung zur Folge haben würde. Sind durch Landesgesetz besondere Schutzmaßregeln, z. B. die Einhaltung eines Abstandes von der Grenze vorgeschrieben, und entspricht die Anlage ihnen, so darf der Nachbar die Beseitigung erst dann verlangen, wenn die unzulässige Einwirkung tatsächlich hervortritt. Bäume und

Sträucher gelten nicht als Anlagen, deren Beseitigung nach 907 verlangt werden kann.

Für das Recht der Atmung ist gegenüber 906 und 907 BGB vor allem wichtig die Bestimmung des Begriffes: Einwirkung. Rechtsprechung und Rechtslehre verstehen hierunter nur ein stoffliches Hinüberwirken vom schädigenden Grundstück auf das geschädigte. Deshalb gilt die Entziehung von Luft und Licht nicht als unzulässige Einwirkung. Ob diese Auffassung sprachlich sich rechtfertigen läßt, erscheint mindestens zweifelhaft. Das Gesetz sagt: Zuführungen . . . und ähnliche . . . Einwirkungen. Es ist mit den „Einwirkungen" also nicht gemeint die Zuführung ähnlicher Gegenstände, sondern eine einer Zuführung ähnliche Einwirkung. Der Sinn dieser Vorschrift ist der: Einwirkungen auf den Luftraum sind nur dann erlaubt, wenn sie unwesentlich oder ortsüblich sind. Die Entziehung von Luft und Licht kann für den Eigentümer aber ebensogut eine Schädigung bedeuten, wie die Zuführung von Gasen, ja sie kann ihn viel schwerer schädigen. Im Sinne des Grundgedankens dieser Vorschrift ist die Entziehung von Luft der Verschlechterung ähnlich. Man kann zwar auch sagen, die Entziehung wäre der Zuführung entgegengesetzt. Es dürfte hier aber nicht darauf ankommen, wie die beiden Begriffe in ihrem Verhältnisse zu einander, sondern wie sie zu anderen Einwirkungen stehen; und im Vergleich zu anderen, z. B. dem Betreten des Grundstücks, sind Zuführung von Gasen und Entziehen von Luft einander ähnlich. Das scheint mir der Punkt zu sein, von dem die Auslegung ausgehen sollte.

Auch wirtschaftlich wird man den Eigentümer vor der Entziehung der Luft schützen müssen, natürlich nur in den durch 906, 907 BGB gezogenen Grenzen. Der Schutz des Luftbestandes wird besonders für das Recht der Atmung wichtig sein.

Wird durch eine unzuläſſige Einwirkung das Recht des Eigentümers beeinträchtigt, so kann er nach 1004 BGB Beseitigung der Beeinträchtigung verlangen und bei Besorgnis weiterer Beeinträchtigungen auf Unterlassung klagen.

Die Beeinträchtigung beseitigen — das heißt, den früheren Zustand wiederherstellen. So weit ist man sich einig. Was aber Wiederherstellung des früheren Zustandes bedeute, darüber besteht Streit. Hat sich die Wiederherstellung auf den Zustand

außerhalb des gestörten Rechtskreises zu beschränken, oder umfaßt sie auch die Beseitigung des durch die Beeinträchtigung hervorgerufenen Schadens innerhalb des gestörten Kreises? Der Zahl ihrer Vertreter nach überwiegt die erste Auffassung; die zweite erscheint mir aber nach Wortlaut und Sinn des Gesetzes die besser begründete zu sein. Das BGB unterscheidet in 1004

Beseitigung und Unterlassung der Beeinträchtigung.

Die Unterlassung beschränkt sich auf das Verhalten außerhalb des beeinträchtigten Gebietes. Eine Beeinträchtigung beseitigen kann aber — im Gegensatze zum bloßen Unterlassen — nach allgemeinem Sprachgebrauche nur bedeuten, in dem ganzen Gebiete der Beeinträchtigung deren Wirkungen beseitigen, und dazu gehört vor allem die Wiederherstellung des Eigentumsbestandes. Diese Herstellung wird allerdings in vielen Fällen unmöglich sein. Dann findet keine Umwandlung des Anspruchs in eine Geldforderung statt. 249 BGB kommt hier nicht zur Anwendung, da der Herstellungsanspruch kein Schadensersatzanspruch ist. Für das Recht der Atmung entsteht die Frage, ob der Grundeigentümer, der infolge einer unzulässigen Luftschädigung krank geworden ist, Ansprüche auf Wiederherstellung seiner Gesundheit geltend machen könne. Wenn die Wiederherstellung möglich ist, muß der Anspruch aus 1004 gegeben werden. Die Frage ist nur, in welcher Form. Man wird dem geschädigten Eigentümer den Anspruch auf Ersatz der aufgewendeten Kurkosten zubilligen müssen. Der Unterschied der Klage aus 1004 gegen 249 wäre der, daß bei 249 von vornherein der Geldbetrag verlangt werden kann, gleichviel ob er wirklich zur Kur verwendet wird oder nicht, während bei 1004 der Eigentümer nur den Betrag der wirklich aufgewendeten Kosten verlangen dürfte.

Dem Anspruch auf Unterlassung kann der Schädiger genügen, indem er die Einwirkung ganz unterläßt oder sie durch irgendwelche Einrichtungen zu einer erlaubten gestaltet. Der Eigentümer kann auch die Einstellung des Betriebes verlangen, wenn die Unterlassung oder Beseitigung der Beeinträchtigung nicht anders erreicht werden kann.

Für die nach 16 GO genehmigten Gewerbebetriebe bestehen besondere Vorschriften, die ich im übernächsten Abschnitte besprechen werde.

Eine Schadensersatzklage aus 823 BGB wird bei Luftschädigungen vorkommen können, wenn auch seltener als Ansprüche aus den besprochenen Vorschriften 905/7 und 1004.

Den Rechtsschutz des Eigentümers bezweckt ferner der vom Reichsgericht in dauernder Rechtsprechung aufgestellte Grundsatz:

> gegenüber einer durch Gesetz festgelegten Verpflichtung zur Duldung regelmäßig schädigender Einwirkungen könne der Duldungspflichtige Schadensersatz ohne Nachweis eines Verschuldens verlangen. — RG. 70, 152 —.

Das Reichsgericht entnimmt diesen Grundsatz — nicht ohne Widerspruch gefunden zu haben — dem gesetzgeberischen Gedanken verschiedener allgemeiner Vorschriften, nämlich

75 der Einleitung und 31 I 8 ALR.,
25 des preußischen Eisenbahngesetzes,
9 der preußischen Verfassungsurkunde,
1, 2 des Enteignungsgesetzes,
26 GO.

Wenn auch diese Begründung für die Erweiterung des Rechts durch den Richter nicht ausreichend erscheint, muß man doch zugeben, daß das Leben zuweilen diese Erweiterung dringend verlangt. Es liegt hier ein Fall vor, in dem das Reichsgericht sicher von einem Rechte, die Ergänzung des Gesetzes zu beantragen, Gebrauch gemacht hätte.

Die Zulassung eines Schadensersatzanspruches gegenüber den dem Eigentümer durch 906 BGB auferlegten Duldungspflichten wäre gerade bei den dargelegten Schwierigkeiten, die 1004 darbietet, besonders wichtig, so wichtig, daß man Bedenken tragen muß, eine so bedeutsame Gesetzesänderung dem gerichtlichen Urteil zu überlassen. Besonders bedenklich ist aber die Ausdehnung, die der Grundsatz des Reichsgerichts zuweilen, und zwar offenbar entgegen der Absicht des Reichsgerichts, gefunden hat. Darüber werde ich im Rechte der Luftfahrt noch zu sprechen haben.

Der dem Eigentümer gewährte Rechtsschutz ist durch ausdrückliche Vorschriften des BGB ausgedehnt auf den

Erbbauberechtigten — 1017 —,
Berechtigten einer Grunddienstbarkeit — 1027 —,
Nießbraucher — 1065 —.

Dem Mieter und Pächter steht dagegen nur der Besitzschutz zur Seite.

B. Der Schutz des Besitzers*).

Für das Recht der Atmung besteht zwischen Besitz und Eigentum kein wesentlicher Unterschied; denn in seiner Atmung wird der Besitzer ebenso beeinträchtigt wie der Eigentümer.

Der Besitzschutz gründet sich auf 859 und 862 BGB.

Nach 859 darf der Besitzer sich verbotener Eigenmacht mit Gewalt erwehren. Verbotene Eigenmacht ist nach 858 widerrechtliche Entziehung oder Störung des Besitzes. Für Störungen der Atmung wird 859 kaum in Frage kommen. Der Besitzer ist nicht zu Eingriffen auf das Nachbargrundstück befugt. Er darf sich nur fremder Eingriffe auf seinem Grundstücke mit Gewalt *erwehren*. Gegenüber Luftschädigungen wird er aber kaum je Gewalt anwenden können.

So bleibt hier für den Besitzschutz nur 862, nach welcher Vorschrift der Besitzer, ebenso wie der Eigentümer nach 1004,

Beseitigung der Störung verlangen,
und bei Besorgnis weiterer Störungen auf Unterlassung klagen kann.

Diese Ansprüche sind ausgeschlossen, wenn der Besitzer dem Störer oder dessen Rechtsvorgänger gegenüber fehlerhaft besitzt und den Besitz im letzten Jahre vor der Störung erlangt hat.

Der Eigentümer hat den vollen Besitzschutz selbst dann, wenn er nur im unmittelbaren Besitze des Grundstücks ist. — 869 BGB —.

Mieter und Pächter genießen den Besitzschutz als unmittelbare Besitzer, was sich aus 868 BGB ergibt. Daß ihnen auch der Schutz der Vorschrift 823 gegeben ist, wird bestritten. Bei der allgemeinen Fassung des Gesetzes ist aber wohl die Annahme begründet, daß unter 823 auch eine Verletzung der Besitzrechte fällt.

Die Genehmigung einer Anlage nach 16 GO unterwirft den Besitzer den gleichen Beschränkungen wie den Eigentümer.

*) Schriftenverzeichnis: 8, 161, 194.

C. Die gewerbepolizeiliche Genehmigung des Betriebes*).

Ist eine gewerbliche Anlage nach 16 GO genehmigt worden, so ist damit ihr gegenüber eine Klage auf Einstellung des Betriebes sowohl aus 1004 wie 862 BGB ausgeschlossen. Eigentümer oder Besitzer können vielmehr nach 26 GO nur verlangen:

Herstellung von Einrichtungen, welche die benachteiligende Wirkung ausschließen,

Schadloshaltung, wo solche Einrichtungen untunlich oder mit einem gehörigen Betriebe nicht vereinbar sind.

Nach der Fassung des Gesetzes sind dies die einzigen Rechte, die dem Eigentümer oder Besitzer zustehen. Dem Sinne der Vorschrift nach wird man aber annehmen müssen, daß die aus 1004, 862 BGB sich ergebenden Ansprüche auf Wiederherstellung des früheren Zustandes und auf Unterlassung nur insoweit durch 26 GO beschränkt sind, als die Einstellung des Betriebes gefordert werden könnte, und daß die in 26 GO bestimmten Ansprüche nur an die Stelle des Anspruchs auf Einstellung des Betriebes treten.

26 GO enthält verschiedene Begriffe, die ihren Inhalt und ihre Grenzen erst durch das einzelne gerichtliche Urteil finden. Dadurch ist auch hier die Anpassung des Rechts an den Verkehr und seine Entwicklung ermöglicht.

Untunlich — mit einem gehörigen Betriebe unvereinbar — diese Begriffe werden sich durch die Erfindungen der Technik gerade in unserer Zeit rasch verändern. Ebenso unterliegt der Begriff „Herstellung von Einrichtungen" einer technischen Entwickelung. Unter Einrichtungen sind nicht nur bauliche Anlagen zu verstehen, sondern alle Maßnahmen, die Abhilfe schaffen können. Oft wird die Art der Ausführung einer Betriebstätigkeit wichtiger sein als die Form der Betriebsanlage. Das gilt insbesondere für Rauchschäden. Man kann mit der gleichen Feuerung gut und schlecht heizen; dies hängt wesentlich von der Bedienung der Anlage ab.

Ob die zeitweilige Einstellung des Betriebes zu gewissen Stunden, z. B. in der Nacht, zu den durch 26 GO zugelassenen

*) Schriftenverzeichnis: 34, 70—74, 91, 190, 195.

Einrichtungen gehöre, kann Zweifeln begegnen. Man wird aber dem Verkehrsbedürfnisse und dem Sinne des Gesetzes durch die Annahme entsprechen, es habe nur die volle Betriebseinstellung ausgeschlossen werden sollen. Zeitweilige Einstellung kann danach gefordert werden, soweit sie tunlich und mit dem gehörigen Betriebe vereinbar ist. Durch diese Einschränkungen wird das Gewerbe genügend gesichert.

Gegenüber genehmigten Anlagen wird eine Klage aus 823 BGB nur selten vorkommen, weil in den meisten Fällen die Genehmigung den guten Glauben des Gewerbetreibenden begründen wird. Wichtiger ist der Fortfall der Beschränkungen aus 26 GO für den Fall, daß der Gewerbebetrieb die bei der Genehmigung erteilten Bedingungen verletzt. Eigentümer und Besitzer haben dann die vollen Rechte aus 1004, 862 BGB — SeuffA 38 S. 211 —. Allerdings wird es oft schwierig sein, festzustellen, ob die Genehmigungsbedingungen verletzt worden sind. Man wird hier wohl nicht selten mit dem im Rechtsstreit zuweilen gebrauchten Mittel vorgehen, die Klage auf Vermutungen zu gründen, die erst durch die Beweisaufnahme feste Gestalt gewinnen.

Während auch 26 GO nur den Schutz des Grundeigentums und Besitzers regelt, geht das Genehmigungsverfahren nach 16 GO weiter. Es schützt

die Besitzer und Bewohner der benachbarten Grundstücke und das Publikum überhaupt,

und zwar

vor Nachteilen, Gefahren und Belästigungen.

Nach dieser allgemeinen Fassung ist zweierlei anzunehmen,

erstens: daß der Schutz den ganzen Umkreis der Luftschädigung ergreift, gleichviel, wo die Schädigung sich zeigt,

zweitens: daß die Menschen nicht nur für ihre Person, sondern auch für alle sonstigen Rechte geschützt sind.

Bei der Bedeutung, die das Genehmigungsverfahren für das Luftrecht hat, erscheint es geboten, seine Ausgestaltung näher zu besprechen.

Hat der Unternehmer den mit den nötigen Erläuterungen versehenen Antrag eingereicht — zuständig sind in Preußen die Kreis-

oder Stadtausschüsse —, so wird das Unternehmen durch eine einmalige Anzeige im Kreis- oder Amtsblatt zur öffentlichen Kenntnis gebracht. Dabei ergeht die Aufforderung, Einwendungen binnen 14 Tagen nach der Ausgabe des Blattes anzubringen.

Werden Einwendungen angebracht und zurückgewiesen, so hat der Einwendende das Recht der Beschwerde. Einwendungen, die auf besonderen Ansprüchen des bürgerlichen Rechts beruhen, werden in dem Genehmigungsverfahren nicht berücksichtigt. Der Unternehmer handelt auf seine Gefahr, wenn er gegenüber solchen Ansprüchen die Anlage errichtet, denn ihnen gegenüber schützt ihn 26 GO nicht. Über das Vorliegen solcher besonderen Ansprüche, die sich z. B. aus Grunddienstbarkeiten ergeben können, haben die ordentlichen Gerichte zu entscheiden. Solche besonderen Ansprüche stehen im Gegensatz zu allgemeinen Ansprüchen, wie 1004, 862 BGB sie gewähren.

Gleichviel, ob Einwendungen erhoben werden oder nicht, hat die Behörde selbständig zu prüfen, ob eine Gefährdung vorliege, und durch welche Mittel ihr zu begegnen sei. Dabei ist nach 18 GO auch der Schutz der im Betriebe beschäftigten Arbeiter zu beachten. Die Behörde entscheidet dann, ob und unter welchen Bedingungen die Genehmigung erteilt werden könne.

GO 16 nennt diejenigen Betriebe, die dem Genehmigungszwange unterliegen. Zur Abänderung des Verzeichnisses ist der Bundesrat befugt, jedoch „vorbehaltlich der Genehmigung des nächstfolgenden Reichstages".

Besondere Vorschriften bestehen nach GO 24 für Dampfkessel.

Über die bei Veränderungen nach GO 25 erforderliche Genehmigung habe ich schon gesprochen.

Gegenüber dieser Ausgestaltung des Verfahrens wird, u. a. auch durch Jurisch, eingewendet, es sei unzweckmäßig, der Aufsichtsbehörde die Entscheidung darüber aufzuerlegen, welche Mittel anzuwenden seien, um Luftschäden zu vermeiden. Die Behörde komme dadurch in eine schwierige Lage, weil sie solche Mittel oft nicht kenne und auch nicht kennen könne.

Dieser Einwand ist nicht unberechtigt. Ziffer 28 der preußischen Ausführungsanweisung vom 1. Mai 1904 — MBl. f. d. i. V. 1905, 209 — trägt ihm Rechnung, indem sie die Genehmigung mit Vorbehalt für solche Fälle empfiehlt, in denen die

Behörde mangels ausreichender Erfahrungen die nötigen Maßnahmen nicht treffen kann. Bemerkenswert ist, daß die Ausführungsanweisung hier nur Fälle erwähnt, die besondere Gefahren oder Belästigungen für die Nachbarn befürchten lassen. Die Erwähnung des Arbeiterschutzes wäre nicht ohne Bedeutung gewesen; auch fragt sich, ob die Fassung Nachbar nicht zu eng ist. In den Fällen solcher Vorbehaltsgenehmigung muß der Unternehmer darauf aufmerksam gemacht werden, daß die später zu stellenden Bedingungen unter Umständen den Fortbetrieb der Anlage in Frage stellen können.

Jurisch verlangt unter Hinweisung auf das englische Gewerberecht eine grundsätzliche Umgestaltung des ganzen Verfahrens und meint, sie ohne Änderung des Gesetzes erreichen zu können.

Das englische Gewerberecht beruht auf folgenden Grundgedanken:

1. Kein Betrieb bedarf einer besonderen Genehmigung.
2. Jeder Betrieb muß zur Verhütung von Luftschäden die besten bekannten Mittel benutzen.
3. Für die schädlichsten Gase ist die Grenze der zulässigen Luftschädigung durch Gesetz zahlenmäßig begrenzt, jedoch kann der Oberinspektor der chemischen Fabriken Abänderungen allgemeiner Art verfügen.
4. Gegenüber Schädigungen ist sowohl Klage auf Einstellung des Betriebes wie auf Schadensersatz zugelassen.
5. Haben mehrere Gewerbebetriebe den Schaden verursacht, so kann man gegen jeden Schädiger vorgehen, auch wenn sein Anteil an der Schädigung allein noch nicht zu einem Schaden geführt hätte.

Der dritte Grundsatz enthält das, was Jurisch „das organische Luftgesetz" nennt. The Alkali etc. Works Regulation Act — letzte umfassende aus dem Jahre 1906 — hat für bestimmte Abgase einer Reihe von Gewerbebetrieben eine zahlenmäßige Begrenzung eingeführt. Eine solche allgemeine Bestimmung ist, wie die Erfahrungen in England gezeigt haben, nicht nur für den Schutz der Einwohner gegen Luftschäden von Wert, sondern auch für die Volkswirtschaft von unberechenbarem Nutzen. Das Gesetz zwingt nämlich das Gewerbe, Abfallstoffe, die sonst ungenutzt in die Luft entlassen würden, in irgend einer Weise zu

verwerten. Um dem Gesetze zu genügen, müssen die Fabriken kostspielige Einrichtungen treffen, die den Betrieb fast verlustbringend gestalten würden, wenn nicht durch die Verwertung der Abgase ein Ausgleich entstünde. So hat diese englische Gesetzgebung, deren Anfänge bis 1863 zurückreichen, die Alkaligewerbe gezwungen, die in ihren Betrieben erzeugte Schwefelsäure zu verwerten, und dadurch die Chlorkalkindustrie geschaffen. Die Frage der Beseitigung schädlicher Abgase hat also nicht nur eine gesundheitliche, sondern auch eine große wirtschaftliche Bedeutung.

Das englische Recht gewährt neben dem Schadensersatzanspruche die Klage auf Einstellung des Betriebes. Allerdings soll das Verfahren so kostspielig und langwierig sein, daß tatsächlich nur Schadensersatzklagen vorkommen. Für solche ist wichtig, daß man jeden Schädiger auf seinen Anteil verklagen kann, auch dann, wenn dieser Anteil, für sich allein genommen, unschädlich gewesen wäre. Jurisch nennt dies den Grundsatz der „Kollektivhaftbarkeit".

Zu der allgemeinen Bestimmung des Alkali Act vom Juli 1906 — sect. 23 — ist durch Public Health Act vom Jahre 1891 für London eine wichtige Ergänzung getroffen — 120 —. Wer wegen seines Anteils an einer gemeinschaftlichen Schädigung zu einer Strafe oder zur Beseitigung des Schadens verurteilt worden ist, kann gegen die Mitverpflichteten in allen Fällen auf anteilige Erstattung der Strafe, des Schadensersatzes und der Kosten des Verfahrens klagen.

Das deutsche Gewerberecht beruht auf ganz anderen Grundsätzen als das englische:

1. Für viele Betriebe besteht Genehmigungszwang.
2. Die Behörde hat die anzuwendenden Mittel vorzuschreiben.
3. Es fehlt eine allgemeine Begrenzung der Luftschädigung durch Abgase.
4. Die Klage auf Einstellung genehmigter Betriebe ist ausgeschlossen.
5. Bei Schädigung durch mehrere Gewerbebetriebe fehlt es an ausreichenden allgemeinen Vorschriften.

Der wichtigste Unterschied ist der: Das englische Recht geht davon aus, daß der Einzelne die Verantwortung trägt. Er hat

den Betrieb sachgemäß einzurichten, er hat sich gegen Schädigungen selbst zu wehren. Im deutschen Rechte bildet dagegen die behördliche Aufsicht die Grundlage der Regelung.

Es ist nun allerdings zu wünschen, daß auch in Deutschland das Gewerberecht aus der polizeilichen Form in wirtschaftliche Freiheit und Selbständigkeit übergehen möchte. Eine solche Entwickelung läßt sich aber nicht mit einem Schlage erreichen. Es kommt hier weniger auf Einrichtungen und Regeln an, als auf die Ausbildung der ganzen, ihrer Rechte und Pflichten sich bewußten Persönlichkeit der Rechtsgenossen. Würde man plötzlich volle Freiheit einführen, so würde sie von manchen Unternehmern übel ausgenutzt werden, und — das ist ebenso wichtig — die durch das Gewerbe Bedrohten würden noch nicht genug Sinn und Kraft für eine Verfolgung ihrer Rechte haben. Die Mehrzahl der Deutschen ist noch zu rechtsunkundig und zu gleichgültig, um selbst ihre Rechte wirksam wahrnehmen zu können. Man wünscht noch den Schutz durch die Polizei. Dieser Grundzug deutschen Wesens — er ist es nicht immer gewesen — wird nur allmählich beseitigt werden können.

Für die Überleitung des polizeilichen zum freien Gewerberechte gibt Jurisch ein treffliches Mittel an, das eine Weiterbildung der schon vorhandenen Genehmigung mit Vorbehalt bedeutet. Man erteile die Genehmigung unbeschränkt unter der allgemeinen Bedingung, daß der Unternehmer zur Verhütung von Schäden jederzeit die besten bekannten Mittel anzuwenden habe. Die Behörde wird dann zunächst noch eine Aufsicht ausüben können. Allerdings wird einer solchen größeren Freiheit des Gewerbes eine Klärung und Verschärfung der Bestimmungen über den Schadensersatz entsprechen müssen. Weiter wird es geboten sein, durch Einrichtung eines technischen Reichsamtes für das ganze Reichsgebiet eine Stelle zu schaffen, die in gewerbetechnischen Fragen maßgebende Gutachten und Entscheidungen zu geben hat, während man die Erledigung von Rechtsstreitigkeiten den Gerichten belassen müssen wird. Auf solche Weise wird es wohl mit der Zeit gelingen, dem deutschen Gewerberechte eine Ausbildung zu geben, die sowohl den im Gewerbe liegenden als den von ihm gefährdeten Werten entspricht.

D. Die Durchführung des Schutzes im Rechtsstreit*).

Eigentümer und Besitzer von Grundstücken haben die verschiedenen dargestellten Ansprüche, auf Grund deren sie klagen können. Das Recht der Atmung ist durch GO 16 auch dann geschützt, wenn es nicht mit Eigentum oder Besitz eines Grundstücks verbunden ist. Außerdem kommt für den Schutz der Atmung noch BGB 823 in Frage. Mit der zunehmenden Schädigung der Luft wird diese Vorschrift an Bedeutung gewinnen. Es wird z. B. jemand Ansprüche geltend machen können, wenn die Luft auf einem Wege, den er täglich von der Wohnung zur Arbeitsstelle machen muß, erheblich verschlechtert wird. In den meisten Fällen werden hier zugleich andere Eigentums- oder Besitzrechte verletzt sein. Es ist aber kein ausreichender Rechtsbehelf, daß andere Werte als die eigenen gegen die gemeinsame Beeinträchtigung geschützt sind. Bedenken können für eine Klage aus 823 dadurch entstehen, daß GO 26 nur die Klagen des Eigentümers oder Besitzers erwähnt. Legt man aber GO 26 so aus, daß nur der Ersatz der Klage auf Betriebseinstellung geregelt ist, so kommt GO 26 hier überhaupt nicht in Frage, da 823 BGB nur Ansprüche auf Schadensersatz gibt.

Die Durchführung der Ansprüche des Grundeigentümers und Besitzers unterliegt einigen besonderen Schwierigkeiten.

Ist nur ein Teil der Anlage genehmigt, so gilt der Schutz, den GO 26 gewährt, nur für den genehmigten Teil. Läßt sich aber eine solche Trennung nicht durchführen, so kommt GO 26 der ganzen Anlage zugute.

Gegenstand lebhaften Streites hat die Frage gebildet, worauf man nach GO 26 klagen müsse. Zur Herrschaft ist die Ansicht gelangt, der Antrag könne nicht Vornahme bestimmter Handlungen verlangen, sondern nur die Verurteilung zur Herstellung geeigneter Einrichtungen, wobei es dem Verklagten — wie man besser statt Beklagten sagen sollte — überlassen bleibe, die Einrichtungen auszuwählen. Diese Regelung bedeutet für den Geschädigten einen Vorteil insofern, als er nicht die Mühe und Verantwortung dieser Auswahl trägt. Dieser Vorteil erstreckt sich aber meistens nur auf die Führung des Rechtsstreits bis zum

*) Schriftenverzeichnis: 86, 91, 144, 190.

Urteil. Kommt der Schädiger nämlich dem Urteil nicht nach, so muß der Kläger im Zwangsvollstreckungsverfahren doch die vorzunehmenden Einrichtungen dem Gerichte bezeichnen. Diese Notwendigkeit wird zuweilen in dem Vollstreckungsverfahren lästiger sein als in dem Verfahren vor der Urteilsfindung. Gleichwohl wird die Rücksicht auf den Geschädigten wie auf den Schädiger dazu führen müssen, bei der herrschenden Ansicht zu verbleiben.

Schwierigkeiten entstehen weiter bei der Vollstreckung dadurch, daß zweifelhaft sein kann, ob die Herstellung der Einrichtung eine Handlung ist, „deren Vornahme durch einen Dritten erfolgen kann". Davon hängt nämlich ab, ob die Vollstreckung nach 887 oder 888 ZPO zu erfolgen habe. Begründen lassen sich beide Ansichten. Die wirtschaftlich besser begründete scheint mir aber die zu sein, eine nicht vertretbare Handlung anzunehmen. Dafür spricht erstens der Umstand, daß es bedenklich ist, dem Geschädigten die Möglichkeit zu geben, in den Gewerbebetrieb eines anderen einzudringen und Veränderungen in ihm vorzunehmen. Wichtiger noch ist das zweite Bedenken, daß oft nicht eine Veränderung der baulichen Anlage, sondern eine Änderung der Betriebsführung vorzunehmen ist, daß dann aber zweifellos kein „Dritter" die Handlung vornehmen kann.

Entscheidet man sich sonach für die Anwendung von ZPO. 888, so kann der Schuldner nur

> „zu einer Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder zur Strafe der Haft bis zu sechs Monaten"

verurteilt werden. Die Geldstrafe wird dann wirkungslos sein, wenn die Kosten der Anlage ihren Betrag übersteigen würden. Dagegen wird ein Unternehmer schwerlich sechs Monate Haft auf sich nehmen, um Kosten zu sparen. Im Anschluß an eine Entscheidung des Reichsgerichts — 7, 358 — nehmen die Gerichte an, es könne die Haftstrafe auch nach Verhängung und Beitreibung der vollen Geldstrafe angeordnet werden. Diese Annahme erscheint zwar nach der Fassung früherer und anderer Vorschriften, aber nicht nach der geltenden Fassung von 888 begründet.

Eine andere Schwierigkeit für die Durchführung der Ansprüche erwächst daraus, daß ihr nach der herrschenden Ansicht der Schutz der einstweiligen Verfügung versagt bleibt. Bei solchen Streitigkeiten wird aber gerade das Erlassen einer einstweiligen Ver-

fügung oft dringend geboten sein. Solch ein Rechtsstreit dauert meistens lange Zeit, weil die Einholung der technischen Gutachten oft Monate in Anspruch nimmt. Anspruch auf Schadensersatz ist in vielen Fällen nicht gegeben. So erfordert das Verkehrsbedürfnis die Zulassung einstweiliger Maßregeln. Die Versagung der einstweiligen Verfügung wird so begründet: eine solche Verfügung dürfe nicht weiter gehen als das Urteil selbst; das Urteil dürfe nicht auf Herstellung bestimmter Einrichtungen lauten, sondern nur zur Herstellung von Einrichtungen verurteilen, deren Wahl dem Verklagten überlassen bleibe; deshalb dürfe die Anordnung bestimmter Einrichtungen auch nicht durch einstweilige Verfügung erfolgen.

Dieser Gedankengang ist richtig, aber nicht zu Ende geführt. Man darf nicht bei der Urteilsformel stehen bleiben, sondern muß Urteil und Zwangsvollstreckung zusammenfassen. Dann ergibt sich für das Urteil als Grenze:

Erzwingung bestimmter Einrichtungen durch Geldstrafen oder Haft.

Man würde daher sachgemäß vorgehen, wenn man für die einstweilige Verfügung die gleiche Grenze setzte, was nach der allgemeinen Fassung von ZPO 938 möglich wäre. Zweckmäßiger würde es mir aber erscheinen, hier eine besondere Bestimmung zu geben, nach welcher durch einstweilige Verfügung bestimmte Maßregeln durch eine Geldstrafe bis zu 1500 Mark erzwungen werden könnten, welche Geldstrafe bei rechtskräftiger Verurteilung zur Hauptsache verfiele, und neben welcher die Vollstreckung nach ZPO 888 voll zulässig wäre. Es würde sich auch empfehlen, dabei für 888 klarzustellen, daß die volle Haftstrafe außer der vollen Geldstrafe verhängt werden könne.

Die Entscheidung solcher Streitigkeiten hängt oft von technischen Gutachten ab. Jurisch, dem der Unterschied zwischen den Aufgaben des Sachverständigen und des Richters anscheinend nicht klar ist, meint, es sei geraten, alle Rechtsstreitigkeiten, die technische Fragen beträfen, nicht durch Gerichte, sondern durch Techniker entscheiden zu lassen. Zur Begründung gibt er den seltsamen Gedanken, daß jeder nur von seinesgleichen beurteilt werden solle. Diese Begründung könnte gelten, wenn es sich nur um Streitigkeiten zwischen Technikern handelte. Es sind aber meistens

Streitigkeiten zwischen technisch Gebildeten und Laien, und die Laien würden es recht ungern sehen, daß die Entscheidung des Streites Mitgliedern der Gegenseite anvertraut würde. Solche Vorschläge sind zu bedauern, weil sie den richtigen Kern der Ausführungen — hier die Einrichtung einer technischen Reichsbehörde — verdunkeln und leicht dazu verleiten können, mit den unwesentlichen Irrtümern auch die wichtigen guten Vorschläge zu verwerfen.

Eine besondere Besprechung verdient noch die Durchführung des Rechtsstreits beim Vorliegen mehrerer Schädigungsquellen.

Die Frage ist weniger behandelt, als sie es verdient.

Keine Schwierigkeiten bieten die Fälle eines

vertraglichen oder gesetzlichen Gesamtschuldverhältnisses
und einer unerlaubten Handlung.

Hier ist höchstens zweifelhaft, wann eine unteilbare Leistung nach BGB 431 und wann eine Beteiligung nach 830 Abs. 2 vorliege. Dafür geben verschiedene Entscheidungen des Reichsgerichts wichtige Grundsätze — 58, 357 und 67, 260, 273 —.

Für das Luftrecht entstehen aber Schwierigkeiten in den ihm eigenartigen Fällen, daß außerhalb der Gebiete des Gesamtschuldverhältnisses und der unerlaubten Handlung mehrere Schadensquellen nebeneinander wirken. Eine entsprechende Anwendung der Vorschriften 420 . . . 823 . . . BGB wird deshalb nicht möglich sein, weil diese Vorschriften ausdrücklich für bestimmte Rechtsgebiete erlassen worden sind. Ergänzung durch ein Gesetz wird hier notwendig sein.

Zur Zeit gibt es nur eine besondere Vorschrift für dieses Gebiet, 149 des preußischen Berggesetzes:

> „Ist der Schaden durch den Betrieb zweier oder mehrerer Bergwerke verursacht, so sind die Besitzer dieser Bergwerke als Gesamtschuldner zur Entschädigung verpflichtet.
>
> Unter sich haften die Besitzer der als Schädiger ermittelten Bergwerke zu gleichen Teilen. Dabei ist jedoch der Nachweis eines anderen Teilnehmerverhältnisses nicht ausgeschlossen."

Zwei Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Jahre 1888 betreffen eine Mehrheit von Schadensquellen, und zwar bei der

Verunreinigung eines Privatflusses — 21, 298 und 302 —. Das Reichsgericht führt dort aus, es komme nicht darauf an, ob der Schade nur durch die Verbindung mit anderen Schädigungen entstanden sei; dies sei deshalb gleichgültig, weil es für die Klage auf Eigentumsfreiheit überhaupt nicht darauf ankomme, ob ein Schade eingetreten, sondern nur darauf, ob die Grenzen des gemeinüblichen Gebrauches überschritten seien.

Diese Entscheidungen sind also für das Luftrecht nicht zu verwerten, denn hier kommt es auf den Nachweis einer Schädigung an. Auch ein Überschreiten des ortsüblichen Gebrauchs ist nach BGB. 906 statthaft, sofern es nur unerheblich schädigt. Es bleibt daher die Frage offen, ob man gegen eine Einwirkung vorgehen dürfe, die nicht für sich allein, sondern nur in Verbindung mit anderen selbständigen Einwirkungen schädigt.

Eine Entscheidung des Reichsgerichts aus dem Jahre 1907 — 67, 273 — spricht dafür, daß das geltende Recht die selbständige Behandlung der einzelnen Schäden verlange. Diese Entscheidung weist darauf hin, daß man in solchen Fällen nicht von einem Gesamtschuldverhältnisse sprechen könne.

Es fehlt also für diese wichtige Frage des Luftrechts noch an der gesetzlichen Regelung. Für eine solche wird zunächst zu prüfen sein, ob man die Bestimmung 149 des preußischen Berggesetzes verallgemeinern solle, oder ob nur ein Anspruch auf den einzelnen Anteil an der Schädigung zu geben sei, gleichviel ob dieser Anteil auch schon für sich allein oder nur in Verbindung mit anderen geschädigt habe. Ferner wird man den Rückgriff des Belangten gegen die Teilnehmer an der Schädigung danach entsprechend regeln müssen.

Die Abwickelung der Streitigkeiten würde jedenfalls durch eine dem Bergrecht nachgebildete Vorschrift wesentlich erleichtert und beschleunigt werden.

Eine Verschärfung der Haftung würde zugleich ein wirksamer Ansporn für das Gewerbe sein, nach Verbesserung der technischen Einrichtungen zu streben, die Luftschäden verhüten. Auch würden die größeren Unternehmungen dann darauf Wert legen müssen, den kleineren besondere Fortschritte der Technik bekannt zu geben; denn bei Einführung einer Gesamthaftung würden die Klagen

natürlich in der Hauptsache gegen die großen leistungsfähigen Betriebe gerichtet werden. Solche Gesamthaftung würde also den zwangsweisen Zusammenschluß des Gewerbes zur Förderung luftrechtlicher Aufgaben bedeuten.

Unser geltendes Recht zeigt in dieser Frage die Neigung zu einer den Geschädigten ungünstigen Entwickelung. Das Vorliegen einer Mehrheit von Schadensquellen wird nämlich oft nicht als ein Grund zur Verschärfung der Schadenshaftung angesehen, sondern als ein Umstand, der die Haftung überhaupt ausschließt. Eine Mehrheit von Schadensquellen begründet nämlich leicht die Ortsüblichkeit der Schädigung. Diese in manchen Entscheidungen erkennbare Neigung bedeutet eine bedenkliche Einschränkung des Rechtsschutzes der Atmung — RG 21, 298, Gruchots Beiträge 53, 1031, JW 1909, 50 und 1910, 149 —.

Man könnte versucht sein, eine solche dem Gewerbe günstige Auffassung als eine volkswirtschaftlich zu billigende hinzustellen. Wenn aber auch die Förderung des Gewerbes wünschenswert ist, sie darf doch nicht so weit gehen, wichtige allgemeine Güter des Volkes zu schädigen; und es gibt nichts, was für die Gesundheit und Kraft des Volkes unentbehrlicher ist als eine gesunde Atmung. Man wird auch gerade hier bedenken müssen, daß ein auf das Gewerbe gelegter Zwang dazu führen wird, den Betrieb sachgemäßer und wirtschaftlicher zu gestalten. Die Stoffe, die des Menschen Atmung schädigen, kann das Gewerbe selbst nutzbringend verwerten. So dient das Recht hier zugleich dem Schutze der Volksgesundheit und der Förderung des Volkswohlstandes.

E. Polizeilicher und strafrechtlicher Schutz*).

Wichtiger als die Verfolgung von Ansprüchen im Rechtsstreite wird im Rechte der Atmung einstweilen noch der polizeiliche Schutz sein.

Die Vorschriften, die hier gegeben sind, habe ich schon beim Arbeiterschutz besprochen. Es kommen in Betracht 10 II 17 ALR., das Polizeiverwaltungsgesetz und aus der Gewerbeordnung 147 und 51.

*) Schriftenverzeichnis: 88, 132.

Anwendbar ist auch noch 369 Abs. 3 StGB, nach welchem eine Geldstrafe bis zu 100 ℳ oder Haft bis zu sechs Wochen über die Gewerbetreibenden verhängt werden kann,

> „welche in Feuer arbeiten, wenn sie die Vorschriften nicht befolgen, welche von der Polizeibehörde wegen Anlegung und Verwahrung ihrer Feuerstätten sowie wegen Art und Zeit, sich des Feuers zu bedienen, erlassen sind."

Diese Vorschrift bezieht sich nicht nur auf die Feuersgefahr, sondern auch auf die Luftschädigung durch Rauch. Das ist anerkannt. Die Bedeutung der Vorschrift gegenüber GO 147 liegt darin, daß die Haftstrafe hier nicht Ersatz für eine nicht beizutreibende Geldstrafe ist, sondern selbständig ausgesprochen werden kann.

7. Krankheitskeime.

Die in der Luft enhaltenen Krankheitskeime schädigen zwar nicht die Atmung selbst, aber sie werden durch die Atmung in den Körper gebracht. Es gehört daher auch zu den Aufgaben des Luftrechts, durch Rechtsvorschriften die Ausscheidung von Krankheitskeimen in die Luft zu verhindern oder zu beschränken.

Indessen wird es hier nicht zu einer Trennung des Luftrechtes von dem allgemeinen Gebiete der Gesundheitspflege kommen, da Krankheiten nicht nur durch die Luft, sondern zugleich auch durch Berührung des Körpers mit anderen Gegenständen übertragen werden können. Ich glaube daher auch eine Darstellung der hoch entwickelten Gesundheitspflege im deutschen Rechte an dieser Stelle nicht geben zu brauchen. Es kommen hier Besonderheiten oder Neuerungen für das Luftrecht nicht in Frage.

8. Die Hautatmung*).

Der Mensch atmet nicht nur durch die Lunge, sondern auch mit der Haut, und die Hautatmung ist für die Gesundheit ebenso wichtig wie die Lungenatmung. Wird die Hautatmung durch

*) Schriftenverzeichnis: 88.

Abschließen der Poren aufgehoben, so tritt der Tod sehr bald ein, auch wenn die Lungenatmung unversehrt geblieben ist.

Der dichte Abschluß unserer Haut durch die über das nötige Maß entwickelte Kleidung hat ganz allgemein zu einer schweren Beeinträchtigung der Hautatmung geführt. Demgegenüber beginnt jetzt eine Bewegung, die dem Menschen eine ordnungsmäßige Hautatmung zurückgewinnen will. Ich halte diese Bewegung für so wichtig, daß ich der Hautatmung im Luftrechte einen besonderen Abschnitt widme.

Drei Mittel kommen hier in Betracht:

die Bekleidung am Tage,
die Bekleidung während des Schlafens,
das Luftbad.

Die beiden ersten Gebiete werden, wenigstens einstweilen, außerhalb des Rechtes bleiben; dagegen ist das Luftbad schon jetzt Gegenstand verschiedener Rechtsvorschriften. Deren Besprechung ist hier um so mehr geboten, als sie der Entwickelung des Luftbades kleine, aber unangenehme Hindernisse in den Weg legen können.

Bestritten ist zunächst die Frage, ob eine Luftbadeanstalt einer gewerbepolizeilichen Genehmigung bedürfe oder nicht. Nimmt man eine gewöhnliche Badeanstalt an, so ist nach GO 35 nur eine Anzeige über den Betriebsbeginn, nicht aber eine Genehmigung nötig. Der Betrieb kann nur wegen Unzuverlässigkeit des Unternehmers untersagt werden. Sieht man dagegen in dem Luftbad eine Heilanstalt, so ist nach GO 30 eine besondere Genehmigung für Errichtung und Betrieb einzuholen. Nach der einen Ansicht soll entscheidend sein, ob das Luftbad Selbstzweck oder Heilmittel sei, nach der anderen, ob ihm noch eine besondere Heilbehandlung folge oder nicht. Die zweite Auffassung dürfte richtig sein. Man wird aber auch nach der ersten sagen können, das Luftbad sei immer Selbstzweck, wenn es auch zugleich Heilzwecken diene.

Schon das Vorliegen einander widersprechender Ansichten und Entscheidungen über die Genehmigungspflicht bedeutet für ein noch so in den Anfängen befindliches Unternehmen eine Erschwerung. Es dürfte sich daher empfehlen, klarzustellen, daß Luftbadeanstalten unter 35 GO fallen.

Wichtig ist auch die Versicherungspflicht. Nach 537 Abs. 1 Ziff. 2 der Reichsversicherungsordnung unterliegt der Gewerbe-Unfallversicherung auch

„der Betrieb von Badeanstalten".

Bei der allgemeinen Fassung des Gesetzes wird man die Luftbadeanstalten hierzu rechnen müssen. Andernfalls würde man sie auch nicht der Gewerbeordnung unterstellen können. Wie die Begründung zur Reichsversicherungsordnung ergibt, hat man aber nur an die Wasserbadeanstalten gedacht. Die Versicherungspflicht ist damit begründet worden, daß in allen, auch den kleinen Badeanstalten eine besondere Unfallsgefahr darin liege, daß der Betrieb sich auf einem feuchten, schlüpfrigen Boden bewege. — Drucksachen des Reichstages, 12. LP. II. Session 1909/10 N. 340 S. 275 —.

Für Luftbadeanstalten fällt dieser Grund fort. Es dürfte daher zu erwägen sein, ob man sie nicht von der Versicherungspflicht freilassen sollte.

Rechtlicher Prüfung unterliegt weiter die Frage, ob für das Luftbad eine Bekleidung vorzuschreiben sei oder nicht. Falls durch die Badeordnung der einzelnen Anstalt eine Bekleidung verlangt wird, stellen Zuwiderhandlungen sich als Vertragsverletzung dar. Der Vertrag kann aufgefaßt werden als Miete und als Werkvertrag. Es kann auch Gesellschaftsvertrag vorliegen. In den meisten Fällen wird der Ausschluß von der weiteren Benutzung der Anstalt im Vertrage vorgesehen sein. Kann außerdem eine Verletzung solcher Bestimmungen strafrechtlich geahndet werden? 183 StGB wird hierfür nicht angewendet werden können. Strafbar ist danach, „wer durch eine unzüchtige Handlung öffentlich ein Ärgernis gibt". Das Merkmal der Öffentlichkeit wird zwar in einem gegen Eintrittsgeld offenen Luftbade vorliegen. Auch werden sich einstweilen immer noch Menschen finden, die an dem Anblick eines unbekleideten Körpers ein Ärgernis nehmen. Man wird aber wohl sagen dürfen, daß es keine unzüchtige Handlung darstellt, wenn man sich in einem Luftbade unbekleidet aufhält. Unzüchtig sind Handlungen nur, wenn sie sich auf Geschlechtsreizungen beziehen, und zwar entweder eigenen Reizen genügen oder fremde erregen wollen — RGSt 7, 168 —. Der Aufenthalt in einem Luftbade hat nun ganz gewiß keine

Beziehung zu Geschlechtsreizungen. Es müßten besondere, auf das Geschlecht hinweisende Handlungen vorgenommen werden, damit der Tatbestand von 183 StGB als erfüllt gelten könnte.

Auch 360 Abs. 11 wird nicht anzuwenden sein. Grober Unfug wäre es wohl, wenn man sich auf der Straße entkleiden würde. Der Aufenthalt in einem Luftbad ohne Badekleidung dürfte nie als grober Unfug angesehen werden können.

Das Recht wird aber hier nicht nur nicht von Strafvorschriften absehen, sondern im Gegenteil den Fortfall jeder Bekleidung im Luftbade erstreben müssen, und zwar sowohl aus gesundheitlichen wie aus sittlichen Gründen.

Für die Gesundheit ist es geboten, im Luftbade ganz unbekleidet zu sein. Gerade die durch die Badekleidung verhüllten Teile des Körpers bedürfen der uneingeschränkten Hautatmung, weil sie besonders an den Ausscheidungen beteiligt und ihrer Anlage nach der Luftzufuhr besonders entzogen sind.

Wichtiger noch als die gesundheitliche erscheint die sittliche Seite der Frage. Unser ganzes Leben leidet unter einer unreifen, für die Sittlichkeit des Einzelnen wie der Gesamtheit schädlichen Vermengung der Begriffe nackt und geschlechtlich. Der freie Anblick des ganzen Körpers wird die Menschen daran gewöhnen, ihn mit reinen Augen zu betrachten und in ihm eine Einheit zu empfinden, in welcher das Geschlecht nur einen, und nicht den wichtigsten Teil bildet. Es muß vor allem auf Kinder einen verderblichen Eindruck machen, wenn sie sehen, daß die Erwachsenen stets an ihrem Geschlecht etwas zu verhüllen haben. Läßt man ihnen dagegen die freie unbefangene Betrachtung des ganzen Körpers, so ordnet sich das Geschlecht viel leichter in den natürlichen Verlauf des ganzen Lebens ein.

Man wird der ungesunden Anschauung, nackt sei unanständig, nicht durch Rechtsregeln die Geltung entziehen können. Wenn das Recht aber den Aufenthalt im Luftbade ohne jede Kleidung gestattet — unter Verbot vertragsmäßiger Änderung —, wird man die sicherste Grundlage für eine Besserung der sittlichen Zustände geben. Wer der Kleidung nicht entraten zu können glaubt, mag sie beibehalten. Man hat aber fast überall, wo keine Bekleidung im Luftbade vorgeschrieben ist, die Erfahrung gemacht, daß die

Neulinge sehr bald die ungesunde, lästige und törichte Badekleidung ablegen.

Das Recht wird auf diesem Gebiete noch eine andere wichtige Aufgabe zu lösen haben, nämlich die Einführung eines Zwanges zur Errichtung von Luftbadeanstalten für die Gemeinden. Die Kosten solcher Anlagen wären gering. Jede Gemeinde wird einen geeigneten Platz zur Verfügung haben, und wo das nicht der Fall ist, sollte die staatliche Forstverwaltung einen Platz um so eher bereit stellen, als die forstliche Ausnutzung des Waldbestandes ihr verbliebe, übrigens auch unerheblich wäre. Die Einzäunung und die Anstellung der Aufsichtsbeamten stellen die einzigen Kosten dar, die aufzuwenden sind. Gegenüber den Vorteilen, die ein Volksluftbad bietet, fallen diese Kosten überhaupt nicht ins Gewicht. Man sollte hier von der Erhebung eines Eintrittsgeldes absehen. Gerade die unbemittelten Schichten des Volkes, die fast alle dauernd in geschlossenen Räumen zu arbeiten haben, in einer trotz aller Arbeiterschutzmaßnahmen doch schlechten Luft, gerade sie müssen unbeschränkt Gelegenheit haben, während der freien Zeit ihrem ganzen Körper frische Luft zuzuführen.

Man gibt sich heute so unendliche Mühe und wendet so viel Geld auf, um Krankheiten zu verhüten. Dabei vergißt man nur zu oft, daß das wichtigste Kampfmittel gegen alle Krankheiten die Stärkung des Körpers ist. Es gibt aber kein Mittel, das den Körper schneller und tiefer gesunden läßt als das Luftbad. Unsere Witterung gestattet es auch, dieses Mittel regelmäßig zu gebrauchen. Ein Erwachsener, der dessen nicht gewohnt ist und bei rauhem Wetter damit beginnt, wird sich meistens sofort erkälten. Gewöhnen wir aber unsere Kinder vom ersten Tage daran, nackt auch im Freien zu sein, so werden sie das Luftbad auch im Winter durchführen können und wollen.

Besteht zur Zeit noch kein Verständnis für die Einführung eines Zwanges zur Errichtung von Luftbädern, so wird man schon einen Schritt in der Entwickelung vorwärts tun, wenn man ähnliche Bestimmungen einführt, wie das preußische Gesetz vom 14. September 1911 — 193 — sie für die Errichtung von Feuerbestattungsanlagen eingeführt hat. Dann würde die Bewegung sich innerhalb der Gemeinden wirksam weiter entfalten können.

Für die Aufklärung über die Bedeutung des Atmens wird besonders die Schule viel tun können, und zwar sowohl für die Hautatmung wie für die Lungenatmung. Die meisten Menschen verstehen nicht mehr, richtig zu atmen. Die Stadtbevölkerung atmet — wahrscheinlich weil die schlechte Beschaffenheit der Luft den Körper weniger anregt — zu flach. Das Atmen sollte allgemein Lehrgegenstand werden, und könnte im Turnunterricht geübt werden. Andere Völker, z. B. das japanische, sind darin weiter entwickelt als wir.

Der Gesetzgeber steht hier vor Aufgaben, deren Lösung dem Volke unermeßliche Werte an Gesundheit, Wehrkraft und Sittlichkeit wird erschließen können.

Dritter Teil.

Dingliche Rechte an der Luft.

---

1. Erwerb*).

In natürlichem Zustande ist die Luft keine Sache, also auch nicht Gegenstand von dinglichen Rechten. Nur eine bestimmt begrenzte und beherrschbare Menge Luft ist Sache und damit auch dinglichen Rechten unterworfen, deren Grundform heute das Eigentum ist.

Wie kann Eigentum an der Luft erworben werden?

Als wichtigste Erwerbsart wird man hier die Aneignung zu nennen haben. Es ist aber zweifelhaft, ob sie nach der geltenden Ausgestaltung auf die Luft angewendet werden könne.

BGB 958 sagt nämlich:

> „Wer eine herrenlose bewegliche Sache in Eigenbesitz nimmt, erwirbt das Eigentum an der Sache."

Diese Fassung setzt voraus, daß die Sache schon da ist. Aneignen heißt nur, sie in Eigenbesitz nehmen. Bei der Luft wird aber durch die Tätigkeit des Aneignenden die Sache erst geschaffen.

Wie aus der Begründung zum BGB hervorgeht, hat der Gesetzgeber angenommen, Luft sei im natürlichen Zustande zwar eine verkehrsunfähige, aber doch eine Sache. Nach dieser Ansicht wäre 958 auch für den Erwerb von Teilen der Luft ohne Bedenken anzuwenden. Ich glaube aber dargelegt zu haben, daß die Ansicht, Luft sei eine Sache, falsch ist. Luft ist keine Sache, die man sich aneignen kann, sie wird erst durch die Aneignung zur Sache.

950 BGB reicht auch nicht aus, um Eigentumserwerb an der freien Luft zu begründen. Zwar trifft der Wortlaut genau auf den Fall zu. Das Gesetz sagt nämlich:

> „Wer durch Verarbeitung oder Umbildung eines oder mehrerer Stoffe eine neue bewegliche Sache herstellt, erwirbt das Eigentum an der neuen Sache, sofern nicht der Wert der Verarbeitung oder der Umbildung erheblich geringer ist als der Wert des Stoffes."

*) Schriftenverzeichnis: 8, 25—27, 47, 133, 158, 161, 194.

Wer Luft flüssig macht oder in Behälter einschließt, verarbeitet einen in der Natur vorhandenen Stoff und stellt dadurch eine neue bewegliche Sache her. Das Gesetz hat aber in 950 offenbar nur den Fall gemeint, daß der verarbeitete Stoff bereits im Eigentum eines anderen Menschen gestanden hat. Das ist bei der freien Luft nicht der Fall. Deshalb paßt 950 hier nur dem Wortlaut, nicht dem Sinne nach.

Die anderen Eigentumserwerbsarten, welche unser Recht für bewegliche Sachen kennt:

Übertragung, Ersitzung und Fund,

kommen für die Luft erst dann in Betracht, wenn sie schon Gegenstand von Eigentumsrechten geworden ist.

Es fehlt also an einer Vorschrift, die den Erwerb von Eigentum an der Luft durch Begrenzung eines Teiles ermöglicht, und es wird nötig sein, entweder die Form der Aneignung oder die der Verarbeitung den eigenartigen Verhältnissen des Lufterwerbes anzupassen. Was für eine Bedeutung diese Frage jetzt schon hat, zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Fälle der Verwendung von Luftteilen. Es sind dies:

- flüssige Luft,
- Luft in den Schläuchen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern,
- Luftdruckbremsen,
- Luftpumpen,
- Rohrpostanlagen.

Für die Aneignung ist noch eine andere Frage zu entscheiden, die wichtig und bestritten ist: ob der Eigentumserwerb auch durch einen Vertreter erfolgen könne. Begrifflich läßt sich das Ja wie das Nein begründen. Dem Wortlaute des Gesetzes entspricht es, die Vertretung auszuschließen, das Verkehrsbedürfnis fordert dagegen, sie zuzulassen. Wichtig ist die Frage besonders für die Herstellung flüssiger Luft in Fabriken.

Die Rechtsform der Aneignung ist seit langer Zeit hinter den anderen Eigentumserwerbsgründen zurückgetreten, weil das geschlossene Einzeleigentum fast alle Gegenstände des Rechtsverkehrs ergriffen hatte. Nur für das Gebiet des Jagdrechts hatte die Aneignung noch Bedeutung. Durch das Luftrecht gewinnt sie wieder eine hervorragende Stellung im Recht. Sie ist die Hauptform,

in der Erwerb an Luftteilen entstehen kann, und, was vor allem wichtig ist, sie wird es auch bleiben. Bei den anderen Gegenständen hat sie mit der Zeit an Bedeutung verloren. Für die Luft werden dagegen die anderen Erwerbsgründe voraussichtlich nie wesentlich werden, vor allem nicht die Übertragung. Bei ihr wird der Wert des Behälters, in dem die Luft sich befindet, meistens größer sein als der Wert der in ihm eingeschlossenen Luft, und es wird die rechtliche Regelung sich daher mehr mit dem Behälter als mit seinem Inhalte befassen.

Gegenstand feiner Rechtsbetrachtungen kann die Frage sein, ob die eingeschlossene Luft Bestandteil, wesentlicher Bestandteil oder Zubehör einer anderen Sache, z. B. des Fahrrades ist. Für den Rechtsverkehr ist die Frage wenig von Bedeutung. Vielmehr handelt es sich bei ihr mehr um das, was man eine Doktorfrage nennt. Man wird die verschiedensten Auffassungen begründen können. Die Schwierigkeit der Entscheidung liegt darin, daß die Begriffsbestimmungen der Vorschriften 93 und 97 BGB für die in Behältern eingeschlossene Luft nicht recht passen. Dem Lebensvorgang entspricht hier wohl am besten der Rechtsbegriff des wesentlichen Bestandteils, weniger in seinen Voraussetzungen, als in den an ihn gebundenen Rechtsfolgen.

Wichtiger ist der Rechtsschutz der Luft als Gegenstand von Eigentumsrechten. Begrifflich steht dem Eigentümer auch hier der ganze Eigentums- und Besitzschutz zu, insbesondere die Rechtsverfolgung aus 1004, 862 und 823 BGB. Bei der Luft ist aber die Durchführung dieser Ansprüche oft schwierig, zuweilen gar unmöglich. Der wichtigste eigenartige Fall ist die Öffnung eines Ventils, durch welches die eingeschlossene Luft entweicht. Dadurch kann die Fortsetzung einer Fahrt verhindert werden, und es kann ein erheblicher Vermögensschade entstehen. Die Schwierigkeit liegt darin, daß dieser Schade nur mittelbar verursacht, die Sache selbst aber gar nicht beschädigt wird. Darüber ist im strafrechtlichen Teil noch näher zu sprechen. Für das bürgerliche Recht entstehen gegenüber 254 BGB verschiedene Bedenken. In solchen Fällen wäre ein Schade ausgeschlossen, wenn der Fahrer eine Luftpumpe bei sich gehabt hätte. Ist man verpflichtet, diese Sorgfalt im Verkehr zu beachten, und enthält es ein mitwirkendes Verschulden, wenn man sie unterläßt?

Ferner, ist es ein Verschulden, wenn man sein Rad auf der Straße ohne Aufsicht stehen läßt? Man wird diesen Fragen gegenüber davon ausgehen müssen, daß es nie ein Verschulden darstellt, wenn man sich auf die Rechtlichkeit anderer verläßt, wenigstens kein Verschulden, auf das der Störer der Rechtsordnung sich berufen könnte.

Für den Besitzschutz wird in der Hauptsache der Eigenbesitz in Betracht kommen, da die Luft als Sache mehr Gegenstand des Eigengebrauches als eines Handelsverkehrs und einer Verleihung sein wird. Anders wird dies nur bei der flüssigen Luft sein. Sie ist eine selbständige wertvolle Sache, zu deren Herstellung besondere Arbeit und Kosten aufgewendet werden müssen. In den anderen Fällen macht die Luft zwar die Verwendung ihres Behälters zu wirtschaftlichen Zwecken erst möglich, so bei Fahrrad und Kraftwagen; ihr eigener Wert kommt aber gegenüber dem Werte der Hauptsache nicht in Betracht.

Im geltenden Recht ist die Luft als Sache nur in einer einzigen Bestimmung erwähnt, nämlich in Nummer XXVIII des zweiten Zusatzabkommens zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr — RGBl 1906 S. 515 —. Danach ist dem Übereinkommen eine neue Nummer XLIVa eingefügt, welche die Beförderung flüssiger Luft durch die Eisenbahn regelt.

2. Strafrechtlicher Schutz*).

Soweit die Luft als Sache Gegenstand von Eigentumsrechten ist, genießt der Eigentümer auch den Sachschutz des Strafrechts. Das Luftrecht zeigt aber auch hier Besonderheiten, die das geltende Recht als nicht ausreichend erscheinen lassen.

Diebstahl an Luftteilen, die Eigentum eines Menschen sind, ist bisher wohl kaum vorgekommen, weil die Erdluft bisher kaum als ein Wertgegenstand gegolten hat. Dagegen ist die Entziehung von wertvollen gasförmigen Stoffen, z. B. Leuchtgas, zutreffend als Diebstahl bestraft worden. Für die Luft wird Diebstahl wohl nur dann versucht werden, wenn sie flüssig gemacht worden ist. Die strafrechtliche Beurteilung unterliegt schon deshalb keinen erheb-

*) Schriftenverzeichnis: 132.

lichen Schwierigkeiten, weil man die Luft in der Regel nicht allein, sondern nur mit ihrem Behälter zusammen sich aneignen kann. Dann ist aber schon durch die Entwendung des Behälters der Tatbestand des Diebstahls erfüllt. Anders liegt das bei der Anbohrung von Leitungen. Man kann dann Luft entnehmen, ohne die Leitung selbst zu entwenden. Der Fall verdient nach zwei Richtungen hin Beachtung. Erstens entsteht hier die Frage, ob nicht Betrug vorliege. Darüber hat man gelegentlich der Anbohrung einer Wasserleitung gestritten. Ein Unternehmer hatte von der Stadtgemeinde Wasser zu verschiedenen Zwecken und Preisen zu entnehmen. Nach Einfügung der Wassermesser stellte er eine Verbindung zwischen den Leitungen her und entnahm alles Wasser zu dem billigeren Preise. Das Reichsgericht hat wegen Diebstahls und nicht wegen Betruges bestraft, weil das schädigende Ereignis nicht die Irrtumserregung, sondern die Entnahme des Wassers sei — RGSt 14, 121 —. Für Luftleitungen wäre ebenso zu entscheiden. Wichtig ist zweitens, daß das Anbohren von Leitungen als schwerer Diebstahl nach StGB 243 Ziffer 2 auch dann zu bestrafen ist, wenn die Leitung sich außen an einem Gebäude befindet — RGSt 11, 117 —. Zum Gebäude gehört nicht nur, was sich in ihm befindet, sondern auch alles, was an ihm zu dauernden Zwecken angebracht ist.

Gegen Unterschlagung, Raub und räuberischen Diebstahl ist das Eigentum an Luftteilen in gleicher Weise wie gegen Diebstahl geschützt; diese Handlungen werden wohl selten vorkommen. Wichtig ist dagegen die Bestrafung der Sachbeschädigung. Hier wird das geltende Recht für die Luft nicht ausreichen.

Wegen Sachbeschädigung wird nach StGB 303 bestraft,

> „wer vorsätzlich und rechtswidrig eine fremde bewegliche Sache beschädigt oder zerstört".

Ist es Sachbeschädigung, wenn man durch Öffnen des Ventils die Luft entweichen läßt?

Man könnte sagen: Ja, die Luft wird dadurch ihrer Sacheigenschaft entkleidet. Als Sache wird sie zerstört. Dem wird aber wahrscheinlich entgegengehalten werden, daß nicht ein Atom der Luft verändert, vielmehr nur der wirtschaftliche Zusammenhang gelöst werde. Eine solche Auffassung würde mit der Aus-

legung übereinstimmen, die das Reichsgericht gegenüber StGB 303 vertritt — z. B. RGSt 13, 27 —. Es kommt danach nicht darauf an, ob die Benutzungsmöglichkeit vereitelt werde, ob ein Vermögensschade entstehe, sondern nur darauf, ob eine Sache beschädigt oder zerstört, also ihrer „Substanz" nach verändert werde.

Wer unbefugt die Ventile eines Luftbehälters öffnet und dadurch vielleicht einen schweren Schaden verursacht, kann mithin nach geltendem Rechte nicht wegen Sachbeschädigung bestraft werden. Es könnte nur 360, Ziffer 11 in Frage kommen. Ob aber grober Unfug vorliege, ist hier deshalb zweifelhaft, weil 360, 11 nicht den Schutz einzelner Eigentumsrechte, sondern die Wahrung der öffentlichen Ordnung bezweckt. Außerdem wird gerade für die in Rede stehenden Fälle eine Strafe von 150 ℳ oder Haft nicht als ausreichend anzusehen sein.

Bei der Bedeutung, die Rad- und Kraftwagenverkehr erlangt haben, wird ein schärferer strafrechtlicher Schutz der Luft geboten sein.

Für die Rohrpostanlagen wird die durch das Gesetz vom 13. 5. 1891 eingefügte Vorschrift 318a StGB ausreichen, und zwar, weil dort nicht die Sache, sondern die Anlage geschützt ist. Zur Anlage gehört aber auch die unversehrte Erhaltung des Bestandes an Druckluft.

Ebenso reichen für den Schutz der Luftdruckbremsen bei den Eisenbahnen die Vorschriften 315, 316 StGB aus, da sie sich auch auf das Zubehör der Beförderungsmittel beziehen.

Im ganzen zeigt sich, daß der Eintritt der Luft in den menschlichen Rechtsverkehr sowohl im bürgerlichen wie im Strafrecht eine Weiterbildung alter Rechtsformen erfordert, die zu einer Zeit entstanden sind, als es dem Menschen noch nicht möglich war, Luftteile zu einer Sache zu gestalten.

Vierter Teil.

Dingliche Rechte am Luftraum.

1. Allgemeines*).

Der Luftraum ist keine Sache und kann daher auch nicht Gegenstand des Eigentums sein. Dagegen bedeutet er für eine Reihe von Handlungen eine unentbehrliche Voraussetzung. Diese Handlungen üben bei der Zunahme von Besiedelung und Verkehr immer häufiger und tiefer Wirkungen auf einander aus. So ist auch der Luftraum mit der Zeit zu einem Wertgegenstande geworden, und wird es immer mehr werden. Dem Rechte fällt damit die Aufgabe zu, seine Benutzung zu regeln.

Man wird, wenn auch nicht von Eigentum, doch von dinglichen Rechten am Luftraum sprechen dürfen. Die erste Frage, die sich der Betrachtung hier entgegenstellt, ist: ob dingliche Rechte am Luftraum nur zusammen mit dinglichen Rechten an Grundstücken oder auch allein vorkommen können. Bisher hat das Recht den Luftraum fast nur in Verbindung mit dem unter ihm liegenden Grundstück betrachtet. Eine Trennung von Rechten am Luftraum und Rechten am Grundstück ist erst in unserer Zeit wichtig geworden: durch Luftfahrt und Funkenschrift. Diese beiden Gebiete werde ich in besonderen Teilen behandeln. Zunächst bespreche ich nur die übrigen dinglichen Rechte am Luftraum, die von der Erde her ausgeübt werden und daher alle in Beziehung zu den am Erdboden gegebenen Rechten stehen.

Die Grundlage für alle Rechte am Luftraum bildet BGB 905 durch die Vorschrift:

> „Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche.“

Daß durch diesen Satz kein Eigentum am Luftraum begründet werde, habe ich schon darzulegen versucht.

Die Vorschrift enthält nur den Keim zu bewußter Ausbildung. Die Wissenschaft hat den Begriff „das Recht des Eigentümers eines Grundstücks“ näher zu bestimmen und die einzelnen Ansprüche auf den Luftraum zu formen und zu begrenzen.

---

*) Schriftenverzeichnis: 8, 25—27, 47, 50, 121, 133, 158, 161, 194.

Einstweilen enthält das Gesetz in dem zweiten Satze von 905 nur eine allgemeine Grenze:

„Der Eigentümer kann Einwendungen nicht verbieten, die in solcher Höhe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat."

Die Grenze des Eigentumsrechtes liegt also in dem Begriff Interesse.

Das BGB gebraucht dieses Wort 68 mal. Das ist nach den bisherigen Feststellungen über die Häufigkeit der Wörter deutscher Sprache eine recht hohe Zahl. Das Wort ist aber nicht immer gleichbedeutend verwendet, sondern mehrfach durch Zusätze näher bestimmt worden. Das Gesetz sagt

ein berechtigtes Interesse in 824,
jedes berechtigte Interesse in 343,
besonderes Interesse in 542 und 634,
rechtliches Interesse in 368 und 14 anderen Fällen.

Im übrigen spricht das BGB von Interesse, ohne Zusätze zu machen.

Unsere Gesetzessprache unterscheidet also

Interesse,
berechtigtes }
rechtliches } Interesse.
besonderes }

Da 905 nur von Interesse schlechthin spricht, wird man den Ausdruck in weitestem Sinne zu deuten haben. Rechtsprechung und Wissenschaft haben den Begriff dahin bestimmt, daß zwar nicht nur Vermögensinteressen, sondern auch z. B. wissenschaftliche und künstlerische zu berücksichtigen seien, man verlangt aber ein gewisses Maß von Allgemeinheit und Üblichkeit. Nicht jedes einzelne Interesse solle geschützt werden, sondern nur das regelmäßig vorhandene. Es wird damit der Gedanke der Üblichkeit und Erheblichkeit, der 906 zugrunde liegt, auch für die Auslegung von 905 herangezogen. Das entspricht sicher dem Verkehrsbedürfnis, aber nicht der Fassung des Gesetzes.

Wie wichtig die Frage ist, zeigt sich besonders im Rechte der Luftfahrt. Darf der Grundeigentümer das Überfliegen seines Grundstücks verbieten? Hat er ein Interesse daran? Ohne Zweifel. Schon deshalb, weil er immer die Gefahr des Absturzes

oder des Auswerfens von Gegenständen trägt, wenn ein Fahrzeug über sein Grundstück fliegt. Um gleichwohl das Verbot des Überfliegens auszuschließen, muß man zu einer Einschränkung des Begriffes Interesse greifen, die zwar nach 906, nicht aber nach 905 gerechtfertigt wäre. Der Zwang zu solcher Auslegung mindert den Wert des Gesetzes und erschwert die Rechtsprechung. Diese beiden, der gedeihlichen Entfaltung des Verkehrs hinderlichen Folgen ließen sich durch klare Fassung des Gesetzes vermeiden. Das Fremdwort begünstigt auch hier die Unklarheit des Denkens. Freilich ist es nicht leicht, ein so dehnbares und so allgemein gebrauchtes Wort wie Interesse durch ein deutsches Wort zu ersetzen. Gerade das Recht sollte aber unklare Wörter der Umgangssprache vermeiden, und Klarheit gewinnt es am besten, wenn es deutsch spricht. So muß man in 905 den Gedanken klären, daß nicht jedes Begehren, nicht jeder Wert geschützt werde, sondern nur solche, die nach den herrschenden Anschauungen und dem gewöhnlichen Laufe der Dinge des Rechtsschutzes bedürftig und würdig erscheinen. Diesen Erfordernissen würde vielleicht folgende Fassung entsprechen:

> „Der Eigentümer muß Einwirkungen dulden, die nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge eine wesentliche Beeinträchtigung des Eigentums nicht erwarten lassen."

Durch die Bestimmung der Begriffe gewöhnlich und wesentlich würden die Gerichte den Rechten am Luftraum die erforderlichen Grenzen ziehen können, die in dem Begriffe Interesse allein noch nicht liegen.

In engem Zusammenhang mit den dem Grundeigentümer auferlegten Duldungspflichten steht nach der allgemeinen Anschauung der unbedingte Schadensersatzanspruch. Man fordert jetzt meistens, der Eigentümer müsse in jedem Falle für allen Schaden Ersatz erhalten, der ihm durch Einwirkungen zugefügt werde, die er gesetzlich dulden müsse, gleichviel ob der Schädiger schuldhaft gehandelt habe oder nicht. Diese Auffassung ist in ihrer Allgemeinheit sowohl geschichtlich wie inhaltlich unbegründet. Sie sieht die Rechtsordnung von unten, vom Standpunkt des einzelnen Rechtsgenossen an. Der Gesetzgeber soll das Recht aber von oben erblicken, von dem Gedanken der Rechtsgemeinschaft einer großen Zahl von Menschen aus. Grundlage der Regelung darf nicht das

Sonderrecht sein, sondern der Zusammenhang, in dem es mit anderen Sonderrechten steht. Darum ist es für die Rechtsordnung nicht notwendig, jedem Eingriff in den Wertkreis eines Einzelnen einen Schadensersatzanspruch gegenüberzustellen. Vielmehr wird man für jede Art von Rechtseinschränkungen besonders zu prüfen haben, ob und inwieweit die Einschränkung durch einen Ersatzanspruch auszugleichen sei. Man darf zugunsten des Sonderrechts auch nicht einwenden, das Recht sei geschichtlich entstanden und dürfe daher fortan nicht ohne Entschädigung eingeschränkt werden. Gegenüber neuen Erscheinungen des Verkehrslebens hat eben eine neue Regelung der Rechtsordnung zu erfolgen, und die Werte der Volkswirtschaft müssen dabei höher stehen als die Werte der einzelnen Wirtschaft. Daß die viel besprochenen Entscheidungen, die das Reichsgericht über Schadensersatz ohne Verschulden bei gesetzlichen Duldungspflichten getroffen hat, oft weiter verstanden werden, als sie gemeint sind, werde ich im Rechte der Luftfahrt näher darlegen. Ein allgemeiner Rechtssatz,

daß jeder Duldungspflicht des Eigentümers ein unbedingter Schadensersatzanspruch gegenüberstehen müsse,

besteht jedenfalls im deutschen Rechte nicht. Er wäre auch wirtschaflich schädlich und rechtlich unbegründet.

Soweit die Rechte des Grundeigentümers am Luftraum anerkannt sind, steht ihnen der Schutz der im Rechte der Atmung schon besprochenen Vorschriften BGB 1004, 859, 862 zur Seite, eingeschränkt durch GO 26.

Nach den Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen der Gegenwart dient der Luftraum oberhalb eines Grundstücks folgenden Zwecken:

1. dem Aufenthalt,
2. dem Atmen,
3. der Bebauung,
4. der Ausnutzung der Luft als Triebkraft,
5. der Leitung von Licht- und Schallwellen,
6. der Leitung von Stoffen.

In allen diesen Fällen handelt es sich darum, festzustellen, was der Grundeigentümer

selbst tun darf oder unterlassen muß,

und

von anderen dulden muß oder fordern darf.

Das Recht der Atmung habe ich deshalb besonders behandelt, weil es das allgemeinste Recht ist, das jeder Mensch zum Leben braucht, und das daher nicht mit Grundeigentum und Besitz zusammenhängt, wenn auch in unserer Wirtschaftsordnung der Rechtsschutz meistens noch an das Vorhandensein von Besitz- oder Eigentumsrechten gebunden ist.

2. Die einzelnen dinglichen Rechte des Grundeigentümers.

I. Das Recht des Aufenthalts.

Jeder Aufenthalt auf einem Grundstück enthält eine Benutzung des über dem Grundstück liegenden Luftraumes. Grundeigentum haben, heißt vor allem: das Recht haben, sich auf dem Grundstück und damit zugleich in dem über ihm befindlichen Luftraum aufzuhalten.

Zu einer besonderen Regelung des Aufenthaltsrechts des Grundeigentümers kommt es erst dann, wenn er den Besitz an dem Grundstück einem Rechtsgenossen überträgt. Die Hauptfälle sind Vermietung und Verpachtung. Das Gesetz gibt nur die eine Vorschrift, daß der Eigentümer Besitz, den sogenannten mittelbaren Besitz, behalte — BGB 868 —. Der Grundeigentümer bleibt also nach außen hin immer zum Aufenthalt berechtigt. Wie weit er gegenüber dem unmittelbaren Besitzer noch Aufenthaltsrechte behält, ist nicht vom Gesetz geregelt, sondern der Bestimmung durch Vertrag überlassen. Trifft dieser keine besonderen Bestimmungen, so ist das Aufenthaltsrecht des Eigentümers nur so weit beschränkt, als der Zweck des Vertrages es erfordert.

Aus dem Begriffe des Grundeigentums folgt, daß der Eigentümer den Aufenthalt auf dem Grundstücke und damit auch in dem Luftraum über ihm anderen verbieten darf. Durch Gesetz sind die einzelnen Fälle festgelegt, in denen der Eigentümer den Aufenthalt gestatten muß, so insbesondere den Polizei- und Gerichtsbehörden. Im Strafrecht hat sich der Begriff des Hausfriedensbruchs entwickelt.

Wie weit der Grundeigentümer den Aufenthalt im Luftraum über seinem Grundstück verbieten dürfe, wenn die Erdoberfläche dabei nicht betreten wird, ist im Recht der Luftfahrt zu besprechen.

II. Das Recht der Bebauung*).

Abgesehen von unterirdischen Anlagen benutzt jede Bebauung des Erdbodens den Luftraum und greift somit in das Luftrecht ein.

Der Mensch bebaut die Erde mit Pflanzen und mit Bauwerken. Zwischen beiden Arten besteht in der rechtlichen Behandlung ein großer Unterschied. Die Bepflanzung des Erdbodens ist frei. Für Preußen gibt es nur eine Beschränkung. Man darf den Mühlen, die schon vor dem Jahre 1819 bestanden haben, nicht durch Anpflanzung hoher Bäume den Luftzug entziehen. Wenn man BGB 906 in dem von mir dargelegten Sinne auffaßt, kommt man allerdings zu dem allgemeinen Rechtssatze, daß kein Grundeigentümer durch Anpflanzungen einem anderen Eigentümer Luft und Licht entziehen dürfe, sofern nicht die Entziehung unwesentlich oder ortsüblich sei.

Die Behandlung überhängender Zweige und von ihnen herabfallender Früchte ist schon in Rom Gegenstand von Rechtsvorschriften gewesen. Jetzt sind diese Gebiete durch BGB 910 und 911 geregelt. Zu erwähnen sind hier endlich noch die Bestimmungen über die Forsten, insbesondere das Waldschutzgesetz.

Während das Recht der Bodenbepflanzung auch heute noch mit diesen wenigen Sätzen des Luftrechts auskommt, ist die Errichtung von Bauwerken Gegenstand eingehender Rechtsbildung geworden.

Im Rechte der Atmung habe ich bereits die wichtigsten Vorschriften über die Anlegung der Gemeinde, der Straße und des Hauses besprochen. Dem Grundeigentümer werden gerade durch das Baupolizeirecht schwere Schranken in der Ausnutzung seines Eigentums auferlegt, weil die öffentliche Ordnung und Wohlfahrt das verlangen. Trotzdem denkt man hier nicht daran, für den Schaden Ersatz zu gewähren. Dieses Beispiel zeigt deutlich, daß eben nicht das Einzelrecht, sondern die Ordnung des Zusammenlebens der Rechtsgenossen Anfang und Ende der Rechtsbildung darstellt.

Eingriffe in das Bebauungsrecht des Grundeigentümers sind nicht nur durch die baupolizeilichen Vorschriften gegeben, sondern auch durch BGB 908 und 909. Ferner ist zuläßig die vertragsmäßige Beschränkung des Bebauungsrechtes, mit dinglicher Wirkung in der Form von Dienstbarkeiten — BGB 1018, 1090 —.

*) Schriftenverzeichnis: 122, 124, 161, 194.

Das Recht hat auch Erweiterungen des Bebauungsrechtes geregelt; zunächst für den Überbau — BGB 912—916 —, dann durch besondere Vorschriften, die eine Benutzung des Luftraums für Telegraphenleitungen gestatten. Das Telegraphenwegegesetz vom 18. 12. 1899 — 705 — gibt der Reichspostverwaltung nicht nur das Recht, den Luftraum über öffentlichen Wegen zur Führung der Drahtleitungen zu benutzen, soweit der Gemeingebrauch dadurch nicht leidet, sondern die Leitungen dürfen auch andere Grundstücke überschreiten, sofern keine wesentliche Beeinträchtigung erfolgt — 12 des Gesetzes —. Bei nur vorübergehenden Schädigungen kann nicht die Entfernung der Drähte, sondern nur Schadensersatz verlangt werden. Treten wesentliche Beeinträchtigungen erst nach der Einrichtung der Anlage auf, so müssen die Drähte entfernt werden. Die Beamten der Verwaltung dürfen das Grundstück betreten, um Ausbesserungen vorzunehmen. Doch ist schriftliche Ankündigung an den Grundeigentümer vorgeschrieben, und es ist für Beschädigungen Ersatz zu leisten.

Andere Leitungen braucht der Grundeigentümer in dem Luftraum nicht zu dulden. Es ist hier nicht BGB 905, sondern 906 Satz 2 anzuwenden. Das Bestehen einer Drahtleitung in dem Luftraume stellt eine Einwirkung im Sinne von BGB 906 dar, selbst wenn irgendwelche Ausstrahlungen in der Regel nicht erfolgen. Die Führung einer besonderen Leitung ist aber durch 906 Absatz 2 ausdrücklich untersagt. Der Fall ist besonders für die sogenannten Überlandzentralen wichtig. Die Landbesitzer erleiden durch die Führung von Drähten über ihr Feld kaum eine Beeinträchtigung, wenigstens nicht im gewöhnlichen Betriebe der Anlage. Das Untersagungsrecht des Eigentümers führt hier aber zu großen Schwierigkeiten, denen auch die Verleihung des Enteignungsrechts nicht wirksam begegnen kann. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung solcher Anlagen erfordert es, ihnen eine ähnliche Stellung wie den Telegraphenleitungen zu geben. Dadurch würde man die gesamte Volkswirtschaft fördern, ohne die einzelne Wirtschaft erheblich zu schädigen.

Im allgemeinen stehen Bebauungsrechte nur dem Grundeigentümer zu. Die wichtigsten Ausnahmen bilden die Rechtsverhältnisse des Erbbaurechts — BGB 1012 — und der Pacht — BGB 581 —. Andere Fälle betreffen nur Bauten zu vorübergehenden Zwecken.

III. Recht der Kraftnutzung*).

Das Recht, die Luft als Kraft zu benutzen, nimmt Luft sowohl als Stoff wie als Raum in Anspruch. Das Wichtigere ist dabei der Raum, denn die Benutzung ist an einen bestimmten Ort gebunden.

Die ursprünglichsten Formen für die Kraftausnutzung der Luft sind die Dreschtenne und die Windmühle. Beide bedürfen zum Betrieb eines starken Luftzuges und sind, sofern das Zusammenleben der Menschen zu einer Beeinträchtigung der Luftzufuhr Anlaß gibt, auf ein Recht an freier Luft angewiesen. Solch ein Recht war in Rom anerkannt durch die c. 14 C 3, 34. Das allgemeine Verbot, solchen Anlagen den Luftzug zu verbauen, ist auch in das gemeine Recht Deutschlands übergegangen, mit der Zeit aber durch besondere Bestimmungen einzelner Bauordnungen abgeändert oder ersetzt worden. Das preußische Landrecht hat den Schutz der Windmühlen durch 247 II 15 auf das Verbot der Anpflanzung hoher Bäume eingeschränkt, und schon 1819 hat man auch diesen Schutz aufgehoben.

BGB 906 würde nach meiner Ansicht auch Tennen und Windmühlen vor der Entziehung des Luftzuges schützen. Das Reichsgericht vertritt aber auch hier die Auffassung, die Entziehung des Luftzuges sei etwas „Negatives" und falle daher nicht unter 906. — JW 1909, 161 —. Mir scheint die Entziehung des Luftzuges eine Einwirkung zu sein, die für eine Windmühle viel eingreifender ist als die Zuführung von Gasen, und die im Vergleich zu anderen Einwirkungen der Zuführung von Gasen ähnlich ist.

In Preußen bestehen noch einzelne besondere Schutzvorschriften. Nach dem Mühlenedikt vom 28. Oktober 1810 — 95 — hat der Eigentümer einer Windmühle gegenüber einer neuen Mühlenanlage ein Widerspruchsrecht dann, wenn sie ihm den Luftzug derart nimmt, daß er einen Schaden nachweisen kann, für den er nicht vollen Ersatz erhält. Der Widerspruch ist binnen 8 Wochen nach der Bekanntmachung des Planes der neuen Anlage bei der Behörde anzubringen. Wird er für begründet erachtet, so ist die Genehmigung zu versagen. Aber auch unbegründeten Widersprüchen gegenüber ist zu prüfen, ob die neue Anlage „überwiegend vorteilhaft" sei. Erscheint sie das nicht, so ist sie nicht

*) Schriftenverzeichnis: 70—74, 81, 88, 162, 163.

zu genehmigen. Diese Vorschriften sind nach 65, 124 des EG zum BGB noch in Kraft. Allerdings geben sie nur noch einen Anspruch nach bürgerlichem Recht, da Windmühlen einer besonderen Genehmigung nicht mehr unterliegen. Zweifelhaft ist, ob die Verfügung des Handelsministers vom 17. November 1850 — MBl. 1851, 303 — noch zu Recht bestehe. Sie regelt die Abstände, die windfangende Anlagen gegenüber bestehenden Windmühlen einhalten müssen. Das BGB würde zwar gemäß 124 EG nicht entgegenstehen, wohl aber die Reichsgewerbeordnung, wenigstens für genehmigungspflichtige Anlagen. Die Vorschrift 16 in Verbindung mit 1 wird zu der Annahme führen müssen, daß, soweit nicht in der Genehmigungsurkunde ein Abstand von der Grenze vorgeschrieben ist, ein solcher nicht mehr auf Grund der Ministerialverfügung vom 17. November 1850 verlangt werden könne. Der Windmüller kann seine Einwendungen gegen die neue Anlage anbringen, und auch abgesehen davon hat die Behörde nach GO 18 zu prüfen, ob der Windmühle nicht der Luftzug genommen werde. Für genehmigungspflichtige Anlagen dürfte also jetzt die Gewerbeordnung allein entscheidend sein. Für nicht genehmigungspflichtige dagegen wird die Verfügung vom 17. November 1850 noch gelten.

Die Gewerbeordnung selbst enthält über Windmühlen nur zwei Vorschriften: 28 und 154 Ziffer 3.

28 gibt der höheren Verwaltungsbehörde das Polizeiverordnungsrecht, die Entfernung zu bestimmen,

> „welche bei Errichtung von durch Wind bewegten Triebwerken von benachbarten Grundstücken und von öffentlichen Wegen inne zu halten ist".

Diese Vorschrift bietet das Gegenstück zu der preußischen Verfügung von 1850. Jene regelt den Abstand windfangender Anlagen von Mühlen, diese den Abstand der Mühlen von anderen Grundstücken.

Aus der Fassung „bei Errichtung" hat man, wohl zu Recht, gefolgert, daß damit nicht der Wiederaufbau einer durch einen Unfall zerstörten Mühle gemeint sei, sondern nur eine neue Anlegung. — PrOVG 10, 283 —.

Nach GO. 154 Ziffer 3 können besondere Bestimmungen über Frauen- und Kinderarbeit auch für Werkstätten ergehen, in denen

„durch Luft bewegte Triebwerke“ verwendet werden, und zwar auch dann, wenn sie weniger als zehn Arbeiter beschäftigen.

Die Rechtsentwickelung zeigt deutlich einen Rückgang in dem Umfang des Rechtsschutzes der Windmühlen. Das erklärt sich wohl mit dem Rückgang ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, der durch zwei Gründe veranlaßt ist, die dem Gewerbe unserer Zeit allgemein eigen sind: Zunahme der Großbetriebe und Verwendung von Betriebskraft, die nicht von dem Zufall der Witterung abhängt.

Die Mühlenstatistik ergibt das deutlich. Es waren in Deutschland vorhanden:

1882 . .	52 492 Hauptbetriebe mit	118 513	Beschäftigten,
1895 . .	44 101 „ „	110 267	„
1907 . .	37 905 „ „	100 991	„ .

Davon waren Großbetriebe (mit mehr als 50 Angestellten):

1882	33 Betriebe mit	3 097	Angestellten,
1895	66 „ „	6 019	„
1907	98 „ „	9 120	„ .

Die Betriebe verteilten sich 1897 so:

1—5	Beschäftigte	35 778,
6—50	„	2 029,
über 50	„	68.

— 162 I 220; 163, 1909, 82, 1910, 59 —.

Die Betriebe mit weniger als fünf Beschäftigten sind meistens Windmühlen, die Großbetriebe benutzen andere Kräfte als den Wind.

Während die Bedeutung der Windmühlen mehr und mehr schwindet, nimmt die Verwertung der Luft als Kraft auf einem anderen Gebiete immer mehr zu: für Schornsteinanlagen. Solange wir noch genötigt sind, die Betriebskräfte aus der Steinkohle und ähnlichen Brennstoffen zu ziehen, wird die Luft für die Umformung der Kraft unentbehrlich sein.

Auch hier versagen die Gerichte dem Gewerbe den Rechtsschutz gegenüber der Entziehung des Luftzuges. Nur durch GO 16, 18 ist ein Schutz gegen genehmigungspflichtige Anlagen gegeben.

Die Anhäufung von Gewerbebetrieben in einzelnen Gegenden, die durch die Bauordnungen oft sogar verlangt wird, kann wohl dazu führen, daß die Schornsteinanlagen einander beeinträchtigen.

Ob da die Vorschriften der Gewerbeordnung ausreichen werden, ist um so mehr zweifelhaft, als es für die nicht genehmigungspflichtigen Anlagen überhaupt an einer Regelung fehlt.

Die Erhaltung des Luftzuges der Schornsteine ist aber nicht nur für das Gewerbe wichtig, sondern für alle Feuerungsanlagen, besonders in den großen Städten, wo nur zu leicht Häuser einander die nötige Zugluft nehmen können.

IV. Lichtrecht*).

Was Licht sei, darüber hat man die verschiedensten Vermutungen aufgestellt. Für das Recht ist die Frage um so weniger wichtig, als sie vielleicht gar nicht beantwortet werden kann. Dem Rechte genügt es, zu wissen, daß Licht und Luft miteinander in Verbindung stehen, und daß Licht dem Menschen fast so unentbehrlich ist wie Luft.

Auch das Licht ist mit der Zeit zu einem Wertgegenstande und damit zu einem Rechtsgut geworden. Der Rechtsschutz ist hier aber noch nicht überall durchgebildet. Versagt wird, wie schon erwähnt, ein Schutz gegen Entziehung von Licht.

Das Lichtrecht umfaßt:

die Benutzung des natürlichen Lichtes der Sonne,
die Erzeugung und Verwendung künstlichen Lichts.

Da alles Licht nur durch die Luft zu Menschen kommt, bildet das Lichtrecht in seiner Gesamtheit einen Teil des Luftrechts, und zwar des Rechtes am Luftraum.

Über die Benutzung des Sonnenlichts außerhalb eines Gebäudes bestehen Vorschriften ebensowenig wie über die Entziehung. Dagegen ist schon seit alten Zeiten für Gebäude die Lichtversorgung Gegenstand gesetzlicher Regelung. Für Preußen bilden noch heute die Vorschriften ALR 137—147 I 8 die Grundlage für das Licht- und Fensterrecht, da das BGB sich der Bestimmungen hierfür enthalten hat.

Das Landrecht unterscheidet zwischen Öffnungen, durch die man nur Licht gewinnt, und Fenstern, durch die man auch sehen kann. Die einzelnen Bestimmungen sind zum Teil durch Vorschriften

*) Schriftenverzeichnis: 25—27, 38, 161, 184.

der Bauordnungen abgeändert oder ergänzt worden. Von allgemeiner Bedeutung ist der Schutz solcher Fenster, die mindestens zehn Jahre lang bestanden haben. — 142/3 —. Neue Gebäude müssen gegenüber solchen Fenstern so weit zurücktreten, daß man noch den Himmel sehen kann, aus den ungeöffneten Fenstern des unteren Stockwerks, wenn der Raum nur von der einen Seite — des zweiten Stockwerks, wenn das Gebäude noch von einer anderen Seite Licht erhält. An diese Bestimmung haben sich verschiedene Streitfragen geschlossen, in deren Entscheidung die Rechtsprechung mehrfach geschwankt hat, und die man durch eine klare Fassung des Gesetzes hätte vermeiden können..

In welcher Haltung muß man den Himmel erblicken können? Das Reichsgericht legt die aufrechte Stellung eines am Fenster stehenden Menschen mittlerer Größe zugrunde. — RG. 33, 188 —.

Muß das neue Gebäude auch dann zurücktreten, wenn die Lichtzufuhr gar nicht beeinträchtigt wird? Das Reichsgericht bejaht, weil es nicht auf die Lichtmenge ankomme, sondern darauf, ob man nach der verbauten Seite noch den Himmel sehen könne.

Wie ist zu entscheiden, wenn das alte Gebäude noch von einer anderen Seite Licht erhält, aber kein zweites Stockwerk hat? Dann soll die Berechnung sich nach einem hinzugedachten Stockwerk richten.

Für Großstadtverhältnisse werden alle diese Bestimmungen und Streitfragen nur dann Bedeutung haben, wenn es sich um alte Fenster handelt. Bei den jetzt entstehenden Bauten dürften die Fenster kaum zehn Jahre ungestört bleiben. Immerhin können die Vorschriften des Landrechts erhebliche Erschwerungen für Neubauten bedeuten.

Besondere vertragsmäßige Rechte, und zwar sowohl das Recht

Fenster halten zu dürfen, wie

Fenster des Nachbarn nicht dulden zu brauchen,

können durch Grunddienstbarkeiten mit dinglicher Wirkung begründet werden. Im allgemeinen ist dieses Gebiet durch die Baupolizeiordnungen geregelt. Wichtig kann hier auch das Überfliegen von Grundstücken werden, z. B. für Damenbadeanstalten. Solche Fälle sind, wenn auch wohl nur vereinzelt, schon vorgekommen. Bei einer größeren Ausdehnung der Luftfahrt wird auch diese Frage rechtlich zu regeln sein.

Eine besondere Form der Verwendung von Licht im Luftraum stellt die Photographie dar. Das Recht hat sowohl ihren Schutz wie den Schutz vor ihr zu regeln. Ein Schutz der Lichtverwendung wird hier allerdings nur selten nötig werden, da die meisten Werkstätten ihr Licht von oben erhalten. Wichtiger ist zur Zeit der Schutz gegen Aufnahmen, um so wichtiger, als jetzt auch die Filmaufnahmen in Betracht kommen. Die Verhältnisse liegen rechtlich nicht einfach, weil hier gar keine Einwirkung auf den Luftraum stattfindet, sondern nur eine Benutzung des vorhandenen Raumes aus der Ferne. Man wird daher nicht ein dingliches, sondern ein Persönlichkeitsrecht des Eigentümers als verletzt ansehen müssen.

Künstliches Licht kann zu einer Beeinträchtigung des Luftraumes über einem Grundstück führen, die dem Eigentümer nicht zugemutet werden darf. Gegenstand rechtlicher Würdigung ist schon der Scheinwerfer geworden. Zu schweren Beeinträchtigungen kann aber auch die künstliche Straßenbeleuchtung und die mehr und mehr aufkommende Reklamebeleuchtung führen, die vor allem durch den Wechsel von Licht und Dunkelheit lästig und schädlich wirkt. Eine solche Reklamelichtanlage vor den Fenstern des Schlafzimmers — oder auch schon eine Bogenlampe der Straßenbeleuchtung — bedeutet, wenn nicht eine Schädigung der Gesundheit, so doch eine erhebliche Störung des Wohlbefindens. Zwar wird in solchen Fällen GO 26 nicht entgegenstehen, da die einzelnen Lampen einer Straßenbeleuchtungsanlage nicht als Teil des genehmigten Lichtwerkes gelten dürften; in vielen Fällen wird der Klage aber der Einwand der Ortsüblichkeit der Schädigung entgegengehalten werden können.

V. Schallrecht*).

Auch der Schall kommt nur durch die Luft an unser Ohr; so bildet das Schallrecht auch einen Bestandteil des Luftrechts.

Schallwirkungen sind viel lästiger als Lichtwirkungen, weil wir die Ohren nicht schließen können wie die Augen, und weil der Schall auch durch die Wände geschlossener Räume dringt. Es besteht übrigens keine Pflicht, zum Schutze gegen Luftschädigungen die Fenster zu schließen; andererseits können auch keine Ansprüche

*) Schriftenverzeichnis: 88, 144, 161, 194.

damit begründet werden, daß man die Fenster abweichend von allgemeinem Brauche offen hält.

Die Schalleinwirkungen sind in BGB 906 besonders erwähnt, und in der Gewerbeordnung beschäftigten sich einzelne Bestimmungen ausdrücklich mit geräuschvollen Gewerbebetrieben.

Nach GO 27 muß Errichtung und Verlegung von Anlagen, deren Betrieb mit ungewöhnlichem Geräusch verbunden ist, der Ortspolizeibehörde angezeigt werden, sofern die Anlage nicht nach 16 genehmigungspflichtig ist. Liegen in der Nähe der gewählten Betriebsstätte Krankenhäuser, Heilanstalten oder öffentliche Gebäude, z. B. Kirchen und Schulen, und ist für sie eine Störung zu befürchten, so ist die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde einzuholen, ob der Gewerbebetrieb an der gewählten Stelle zu untersagen oder nur unter Bedingungen, z. B. für bestimmte Zeiten, zu gestatten sei. Bestritten ist, ob nur öffentliche Schulen den Schutz dieser Vorschrift genießen. Man nimmt im allgemeinen an, daß sie sich auf alle vom Staat anerkannten Schulen beziehe. Eine Strafvorschrift gegen Verletzung der Anzeigepflicht ist in der Gewerbeordnung nicht enthalten.

Weiterhin kommen in Betracht die Bestimmungen über musikalische Darbietungen auf den Straßen und in den Häusern. Sie beziehen sich nur auf Darbietungen, bei denen „kein höheres Interesse der Kunst oder Wissenschaft obwaltet". Gerade die kunstlosen Darbietungen belästigen. Solche gewerbsmäßige Musikausübung ist in den Vorschriften GO 33 b, 55 Absatz 1 Ziffer 4 und 60a geregelt. Darbietung außerhalb der Gemeinde des Wohnsitzes erfordert einen Wandergewerbeschein, der nur aus Gründen versagt werden kann, die in der Person des Darbietenden liegen. Eine besondere vorgängige polizeiliche Erlaubnis ist vorgeschrieben für die Darbietung von Haus zu Haus und an öffentlichen Orten. Der Begriff der Öffentlichkeit ist hier verschieden, je nachdem es sich um Darbietungen innerhalb oder außerhalb der Gemeinde des Wohnsitzes handelt. 33 b spricht nur von öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen, 60 a — für das Wandergewerbe — dagegen von öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder anderen öffentlichen Orten.

Eine besondere Plage bilden die Leierkästen auf Wegen vor allem dann, wenn sie in geringen Abständen von einander auf-

gestellt sind. Die Belästigung trifft mehr die Anwohner als die Spaziergänger. Abhilfe kann die Polizei durch Beschränkung oder Versagung der Erlaubnis schaffen.

Beschränkt ist der Schutz des Eigentümers gegenüber Geräuschen, die durch Ausübung staatlicher Hoheitsrechte und ähnlicher Befugnisse entstehen, wie z. B. durch Schießübungen oder durch Glockenläuten. Anspruch auf Unterlassung ist hier ausgeschlossen, und zwar durch öffentliches Recht, das nur die Beschwerde im Verwaltungswege gibt. Dagegen kann eine Klage auf Herstellung geeigneter Schutzvorrichtungen oder auf Schadensersatz begründet sein, wie das Reichsgericht angenommen hat. — RG 44, 225 und 56, 27 —.

Polizeiverordnungen, die das Teppichklopfen und Musizieren auf bestimmte Stunden beschränken, hält das Kammergericht gegenüber StGB 360, 11 im allgemeinen für unzulässig. — KGJ. 20 C 62; DJZ 1907, 133. — Solche Polizeiverordnungen wollen aber nicht nur die Ruhe wahren, sondern für die Gesundheit sorgen. Nervenerregende Geräusche schädigen die Gesundheit; und notwendige Geräusche auf ein erträgliches Maß zu beschränken, ist eine Aufgabe der Gesundheitspolizei, die mit StGB 360, 11 nichts zu tun haben dürfte.

Eine rechtliche Regelung dieses Gebietes ist besonders deshalb wichtig, weil die Einrichtung großer Baublöcke in den Städten dazu geführt hat, daß viele Häuser mit Hofräumen und Gärten zusammenstoßen. Man sollte deshalb das Teppichklopfen regeln und allgemein anordnen, daß Musikinstrumente nur bei geschlossenen Fenstern benutzt werden dürfen. Allenfalls könnte man die Benutzung bei offenen Fenstern zulassen, müßte dann aber bestimmen, daß auf den Widerspruch eines Nachbarn die Fenster geschlossen zu halten seien.

VI. Leitungsrecht*).

Das Recht, Gegenstände durch den Luftraum zu leiten, ist für jeden Grundeigentümer nach beiden Richtungen hin wichtig, sowohl für die Ausscheidung von seinem Grundstück, als für die Aufnahme fremder Ausscheidungen.

*) Schriftenverzeichnis: 65, 66, 70—74, 79, 144, 154, 195.

Bei der Atmung habe ich schon die Grundlagen dieser Rechte besprochen.

Durch den Luftraum können feste, flüssige und gasförmige Gegenstände geleitet werden, ferner noch Wirkungen, von denen die elektrischen am häufigsten vorkommen.

Die Leitung von elektrischen Strömen und Zuständen wird in dem Teil über den Nachrichtenverkehr in der Luft besprochen werden.

Von den festen Gegenständen sind für das Luftrecht besonders wichtig:

Luftfahrzeuge,
Vögel, Bienen, Fliegen,
Ruß und Funken.

Den Rechtsfragen der Luftfahrt ist ein besonderer Teil des Werkes gewidmet. Von den Vögeln kommen vor allem Tauben in Betracht. In gewissem Sinne enthält das Übertreten jedes Tieres auf ein fremdes Grundstück auch einen Eingriff in den Luftraum. Die Schädigungen betreffen hier aber nur selten die Luft, vielmehr nur den Erdboden. Deshalb wird man dieses Gebiet nicht zum Luftrecht zählen können.

Für Bienenschwärme hat man zuweilen die Anwendbarkeit von BGB 906 angenommen. Man wird hier aber kaum von Zuführung unwägbarer Einwirkungen sprechen können. Auch dürften die Vorschriften BGB 905, 1004, 859, 862 dem Eigentümer einen ausreichenden Schutz gewähren.

Bei Fliegen handelt es sich vor allem um die Frage, ob ein Grundeigentümer nach BGB 907 die Errichtung eines Pferdestalles auf dem Nachbargrundstück verbieten könne. Es wird hier nicht auf 906, sondern auf 905 ankommen, und nach der allgemeinen Fassung des Begriffes Interesse wird man die Frage bejahen können. Der Sachlage entsprechend wäre die Entscheidung aber nur dann, wenn die Belästigung erheblich und nicht ortsüblich wäre. Es zeigt sich überall, daß 905 die gleichen Schranken verlangt wie 906.

Über die Zuführung von Ruß und Funken hat sich im Anschlusse an die Vorschriften BGB. 906, 907, EG. BGB 125, 218 und GO 26 eine Rechtsprechung entwickelt, die dem geschädigten Eigentümer so weit entgegenzukommen sucht, als die Werte des öffentlichen Verkehrs es zulassen. Zu gleicher Zeit hat sich die

Technik bemüht, Schädigungen durch verbesserte Einrichtungen zu vermindern. Auch hier würde die allgemeine Einführung der elektrischen Kraft alle Schwierigkeiten beseitigen.

Leitung flüssiger Gegenstände durch den Luftraum wird nur in zwei Fällen vorkommen: Regentraufe und Sprengen. Das Traufrecht ist früher wichtiger gewesen als jetzt, wo, besonders in den Städten, die Ableitung der Abwässer durch Gemeindeanlagen und Baupolizeivorschriften geregelt worden ist. Hinübersprengen von Wasser in fremden Luftraum wird kaum rechtlich bedeutsam werden.

Am wichtigsten ist die Ausscheidung gasförmiger Stoffe in den Luftraum. Die dadurch verursachten Schädigungen menschlicher Gesundheit sind schon im Rechte der Atmung behandelt worden. Hier sind noch die Schädigungen des Eigentums zu besprechen.

Durch giftige Gase und Rauch werden vor allem Wälder und Pflanzen geschädigt. Die Frage ist seit langer Zeit Gegenstand eingehender fachwissenschaftlicher Untersuchungen in der Chemie, Land- und Forstwirtschaft. Das Recht hat sich mit ihnen bisher wohl nur im Rahmen der Gewerbeaufsicht, insbesondere der Genehmigung nach GO 16 befaßt. Es kommen hier für die Verfolgung einzelner Ansprüche gegen Schädiger die bei dem Rechte der Atmung dargelegten Schwierigkeiten ebenfalls zur Geltung. Bei den hohen wirtschaftlichen und gesundheitlichen Werten, die hier gefährdet sind, erscheint eine reichsrechtliche Regelung nach dem Vorbilde der englischen Alkaligesetzgebung dringend geboten.

Bemerkenswert ist, daß die Gase nicht nur Pflanzen, sondern auch Gebäude, insbesondere Sandsteinbauten schädigen. Bei Bauwerken, an deren Erhaltung besonders viel gelegen ist, wie z. B. dem Kölner Dom, soll man auch schon Versuche gemacht haben, den Stein durch Bestreichen mit Flüssigkeiten gegen die Schädigungen unempfindlich zu machen.

Es zeigt sich hier, wie auf manchen anderen Gebieten, daß die Entfaltung menschlicher Tätigkeit die natürlichen Lebensbedingungen unserer Erdoberfläche zu verändern vermag. Am weitesten ist diese Änderung für den menschlichen Körper selbst vorgeschritten, weil er allen Einflüssen menschlicher Willkür und Betätigung am meisten ausgesetzt ist; aber weit über das Gebiet unseres eigenen Körpers hinaus haben wir in die Natur eingegriffen. Die Verminderung des Waldbestandes, die zunehmende

Bodenausnutzung, der stärkere Wasserverbrauch und die Ausscheidung von Gasen in den Luftraum — diese vier Einwirkungen menschlicher Arbeit haben schon jetzt tiefgehende Veränderungen unserer Daseinsbedingungen im Luftraum bewirkt. Was die Entsendung elektrischer Kräfte in Luftraum und Erde bei größerer Ausdehnung des Verkehrs für Änderungen in der Natur wird bewirken können, läßt sich noch gar nicht übersehen.

Die Erkenntnis, daß der Mensch mit der Zeit die natürlichen Lebensbedingungen seiner Erde verändert, legt dem Recht eine wichtige Pflicht auf. Wir dürfen nicht mehr aufs Geratewohl unsere Kräfte entfalten. Wir sind zu mächtig geworden, als daß wir uns der Natur gegenüber noch ohne Überlegung verhalten dürften, wie es sich gerade trifft. Überall müssen wir jetzt suchen, uns darüber klar zu werden, was wir tun müssen und was wir nicht tun dürfen. Damit tritt das Recht aus dem kleinen Kreise der Regelung von Beziehungen zwischen Menschen hinaus und hat jetzt auch noch die Stellung des Menschen zur Natur bewußt zu bestimmen. Und wenn gerade hier andere Arbeitsformen als das Recht den Inhalt zu erforschen haben, so bleibt es doch die wichtige Aufgabe des Rechts, die Fragen zu bezeichnen, die untersucht werden müssen und von deren Lösung die Ordnung des Rechtsverkehrs abhängt; und darin darf und soll seine Wissenschaft auch heute und gerade heute dem Leben vorangehen.

Fünfter Teil.

Der Nachrichtenverkehr in der Luft.

---

1. Allgemeines.

I. Nachrichtenverkehr im Luftraum*).

Wir verständigen uns nur durch Auge und Ohr. Jede Nachricht, die Menschen sich geben, benutzt den Luftraum. Es sind aber bisher nur einzelne Arten der Benachrichtigung Gegenstand rechtlicher Regelung geworden, vor allem solche, die sich über weite Entfernungen erstrecken.

Solcher Nachrichtendienst ist nicht erst in unserer Zeit entstanden. Schon im Altertum war er bei den Persern so ausgebildet, daß ihr König am Abend über die wichtigsten Vorgänge des Tages innerhalb seines ganzen Reiches unterrichtet war. Die Griechen und Römer haben dieses Zeichenmeldewesen weiter entwickelt.

Auch in Deutschland war mit der Zeit die „optische und akustische Telegraphie" vor allem für staatliche Zwecke zu ausgedehnter Verwendung gelangt, als durch die Erfindung der elektrischen Drahtfernschrift der Nachrichtenverkehr eine volle Umwandlung erhielt; aber noch jetzt ist die Nachrichtenvermittelung durch Licht- und Schallzeichen sowohl wirtschaftlich wie rechtlich von großer Bedeutung.

Auf ihr beruht zunächst noch immer die gesamte Verständigung zwischen Menschen, die sich zu einander in Hör- und Sehweite befinden.

Eine Verständigung durch reihenweise erfolgende Weitergabe würde man als eine telegraphische Übermittelung im Sinne des Reichstelegraphengesetzes ansehen müssen. Sie unterläge also dem Monopol des Reiches, sofern nicht — was regelmäßig zutreffen wird — eine der in § 3 des Gesetzes erwähnten Ausnahmen vorläge.

*) Schriftenverzeichnis: 40, 162, 163, 193.

Die Verständigung durch Licht- und Schallzeichen auf weite Entfernung herrscht besonders noch im Schiffahrtsverkehr. Das Recht hat hier

teils bestimmte Zeichen vorgeschrieben,
teils bestimmte Zeichen untersagt.

Zu den wichtigsten reichsrechtlichen Vorschriften der ersteren Art gehören:

die Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes von Schiffen auf See — RGBl 1897, 203 und 1906, 115 —,
die Seestraßenordnung — RGBl 1906, 120 —,
die Lotsensignalordnung — RGBl 1907, 27 —.

Für die Binnenschiffahrt haben die einzelnen Bundesstaaten ähnliche Vorschriften über Lichterführung und Schallzeichen erlassen.

Auch die zum Teil dem Völkerrecht angehörenden Vorschriften über die Verständigung durch Flaggenzeichen gehören hierher, insofern sie dem Gebrauch bestimmter Zeichen eine feste allgemeine Bedeutung beilegen.

Das Recht untersagt auch die Verwendung bestimmter Zeichen, besonders, um Verwechselungen mit Leuchtfeuern der Küsten zu verhüten.

Die Rechtsverhältnisse der Schiffsfernschrift sind für Deutschland durch die Vorschriften TG 3a und 3b geregelt.

3a bestimmt, daß Einrichtung und Betrieb „aller Telegraphenanlagen" auf deutschen Seeschiffen der Genehmigung des Reiches bedürfen. Danach unterliegt dem Genehmigungszwang auch der Betrieb außerhalb deutscher Gewässer, und auch die Verwendung von Licht- und Schallzeichen.

Der Reichskanzler hat durch Bekanntmachung vom 16. Juli 1908 — RGBl 1908, 476 — „bis auf weiteres" allgemein genehmigt, daß auf deutschen Seeschiffen Anlagen für die Vermittelung von Nachrichten errichtet und betrieben werden:

1. durch Signale mit Flaggen, Fernsignalkörpern, Semaphoren und Kunstfeuern,
2. durch Signallichter, die jedoch im Bereiche der deutschen Küstenleuchtfeuer höchstens die Stärke der Positionslaternen haben dürfen,

3. durch Schallsignale in der Luft, während Unterwasserschallsignale mit Rücksicht auf die Signalgebung der Kriegsflotte verboten sind.

Die Scheinwerfer sind nicht erwähnt. Sie werden aber auch zur Nachrichtenvermittelung benutzt, und zwar mit Hilfe der Spiegelung ihres Lichtes auf den Wolken auch für weite Strecken.

Für fremde Seeschiffe gibt TG 3b dem Reichskanzler die unbeschränkte Ermächtigung, den Betrieb von Telegraphenanlagen innerhalb „deutscher Hoheitsgewässer" zu ordnen. Deutsche Hoheitsgewässer — das ist eine Bildung, die nicht viel besser ist als der grobe Unfugsparagraph. Der Fehler liegt in der Verbindung von Hoheit und Gewässer. „Deutsche Gewässer" hätte wohl ausgereicht.

Der Reichskanzler hat am 12. Dezember 1909 — RGBl 977 — Bestimmungen erlassen, die den für deutsche Schiffe gegebenen entsprechen. Sie beziehen sich natürlich nur auf den Betrieb, nicht auf die Errichtung der Anlagen. Für fremde Kriegsschiffe gilt die Beschränkung der Lichtstärke von Signalen nicht.

Während bei den bisher besprochenen Arten der Nachrichtenvermittelung der Luftraum und die Luft unmittelbar für die Übertragung des Zeichens gebraucht wird, beschränkt sich bei dem, was man jetzt im engeren Sinne unter „Telegraphie" versteht, die Benutzung des Luftraumes auf die Führung der Drahtleitung. Beim Fernsprecher wird die Luft zwar auch selbst für das Sprechen und Hören benutzt, die Übertragung der Nachricht von Ort zu Ort geht aber nicht unmittelbar durch sie, sondern durch den Draht.

Das Recht, Drahtleitungen durch den Luftraum zu führen, bestimmt sich nach den bereits besprochenen Vorschriften des Telegraphengesetzes — S. 117 —. Welche wirtschaftliche Bedeutung diesem Gesetze zukommt, kann man aus dem Umfang des Drahtnetzes der Reichspost entnehmen.

Seine Länge betrug für

Fernschrift			Fernsprecher		
1872	125 300	km	1888	56 400	km
1905	542 800	„	1905	2 639 100	„
1909	1 741 900	„	1909	4 099 400	„
1910	1 837 900	„	1910	4 570 500	„

— 162, 288; 163 1911, 153/4 und 1912, 134/5 —.

Besonders bemerkenswert ist bei diesen Zahlen die starke Zunahme innerhalb der letzten Jahre.

II. Technische und wirtschaftliche Grundlagen der Funkenschrift*).

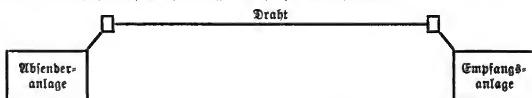
Die Funkenschrift verwendet, wie alle anderen Arten des Nachrichtenverkehrs — mit der einzigen Ausnahme der Übermittelung durch Elektrizität im Draht —, Luft und Luftraum selbst für die Übertragung der Nachricht.

Der rechtlichen Betrachtung der Funkenschrift wird eine Darlegung ihrer technischen und wirtschaftlichen Grundlagen vorangehen müssen, da man diese noch nicht als allgemein bekannt annehmen darf.

Technik ist auch ein Lebensberuf. Es ist weder meine Aufgabe, noch bin ich fähig, die Technik der Funkenschrift darzustellen. Es kommt für das Recht aber auch nicht darauf an, im einzelnen zu wissen, wie Einrichtung und Betrieb der Anlagen geregelt worden sind und geregelt werden können; das Recht darf sich vielmehr mit einem einfachen Grundriß begnügen.

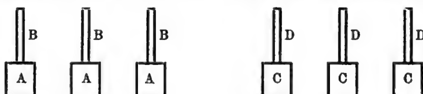
Am kürzesten und anschaulichsten wird eine Zeichnung zum Ziele führen.

Die Drahtfernschrift läßt sich so darstellen:



Eine weitere Erklärung scheint nicht erforderlich.

Die Funkenschrift beruht auf folgenden Einrichtungen:



A bedeutet die Absenderanlage, B deren Antenne, C die Empfangsanlage, D deren Antenne.

In A wird ein besonders gearteter elektrischer Strom erzeugt und in die Antenne B geleitet. Dort übt er Wirkungen in die

*) Schriftenverzeichnis: 4, 7, 18, 30, 170—180.

Luft aus, die sich nach allen Richtungen des Raumes hin ausbreiten und in den Empfangsantennen D elektrische Wirkungen verursachen, die in der Anlage C so umgeformt werden, daß man aus den in C beobachteten auf die in A erzeugten Wirkungen schließen kann.

Damit dürfte das Wesen der Funkenschrift in ihren für das Recht wichtigen Grundzügen gekennzeichnet sein. Wie im einzelnen die Stromerzeugung und Umformung vor sich geht, das kann nur ein Berufstechniker darstellen, und wohl auch nur ein solcher ganz erfassen.

Laien haben oft die Vorstellung, bei der Funkenschrift trete die Luft an die Stelle des Drahtes und leite den Strom weiter. Das ist ein Irrtum. Der Strom selbst wird überhaupt nicht weitergeleitet. Er bleibt in der Senderantenne und übt dort nur Wirkungen auf die ihn umgebende Luft aus. Weitergeleitet werden nur diese Zustandsänderungen der Luft, während bei der Drahtfernschrift der Strom selbst von der Sender- zur Empfangsanlage geht.

Will man die beiden Arten der Benachrichtigung mit anderen menschlichen Verständigungsformen vergleichen, so kann man in der Drahtfernschrift ein wirkliches, durch die elektrische Kraft verlängertes Schreiben sehen. Was der Empfänger aufnimmt, ist eine mittelbare Einwirkung des Absenders. Der Empfänger liest einen Brief.

Bei der Funkenschrift dagegen übt der Absender nur eine Wirkung in die Luft aus, als ob er mit der Hand ein Zeichen machte. Dieses Zeichen wird unmittelbar von einem anderen aus der Luft wahrgenommen. Der Luftraum selbst dient zur Beförderung der Nachricht. Der Empfänger sieht oder hört.

Aus diesem Vergleiche wie aus der Vergleichung der beiden Zeichnungen wird der wichtigste Unterschied zwischen der Drahtfernschrift und der Funkenschrift ohne weiteres klar:

In der ersten haben wir *eine* geschlossene menschliche Anlage vor uns,
in der zweiten dagegen *verschiedene*, miteinander nicht zusammenhängende Anlagen.

Ich habe diesen Gedanken, von dem die rechtliche Betrachtung ausgehen muß, in der Zeichnung dadurch zu veranschaulichen ge-

sucht, daß ich bei der Funkenschrift je drei Sender- und Empfangsanlagen nebeneinander gestellt habe. Drei sind nur ein Beispiel. Es können beliebig viele Anlagen miteinander verkehren, während bei der Drahtfernschrift nur eine Sender- und eine Empfangsanlage miteinander verkehren kann, nämlich die durch den Draht verbundenen.

Aus dieser Betrachtung der technischen Grundlagen ergeben sich für das Recht noch andere wichtige Folgerungen, die wiederum der Technik wichtige Aufgaben stellen.

Während der elektrische Strom im Draht nur auf die nächste Umgebung schädigend wirkt, z. B. auf empfindliche physikalische Einrichtungen, die sich in seiner Nähe befinden, erstrecken sich die elektrischen Wirkungen der in den Antennen befindlichen elektrischen Kräfte — und es sind besonders starke Kräfte — auf den ganzen Luftraum, vermutlich auch auf die Erde selbst. Die Frage ist noch gar nicht geklärt. Einstweilen fehlt noch jeder Überblick dafür, ob und wie die Fernwirkung so gewaltiger Kräfte die Grundlagen unseres ganzen Lebens, nämlich unseren Körper selbst, die Beschaffenheit von Pflanzen und Gebäuden, sowie die Witterung wird beeinträchtigen können. Man ist natürlich geneigt, bei der neuen Entdeckung die vorteilhafte Seite zu nutzen. Die Forschung sollte aber besonderes Gewicht darauf legen, zu untersuchen, ob die dem Nachrichtenverkehr förderliche Verwendung der elektrischen Kraft nicht Lebenswerte verletze, die schließlich doch wichtiger sind als die schnelle Verständigung zwischen entfernten Orten. Ob solche Schädigungen entstehen werden, weiß man noch nicht. Daß sie möglich sind, wird man bedenken müssen. Hier ist es Aufgabe des Rechts und des Staates, die einseitige Entfaltung einer Erscheinung unseres Lebens nach allen Seiten hin zu prüfen, um ihre rechte Einordnung in den Umkreis der Gesamtheit zu ermöglichen.

Zwei weitere Aufgaben stellt das Recht der Technik: für die Wahrung des Geheimnisses und den Schutz des Betriebes. Auch darin unterscheidet sich die Funkenschrift wesentlich von der Drahtfernschrift.

Bei der Funkenschrift kann jede Empfangsanlage die Nachricht auffangen, nicht nur die eine, für welche die Nachricht bestimmt ist. Die Verhüllung in geheime Zeichen kann nicht als

ausreichender Schutz gelten. Vielleicht gelingt es, durch den Betrieb selbst einen Schutz einzuführen, wofür vor allem Abstimmung der Anlagen sowie Länge und Richtung der Wellenwirkungen in Betracht kommen könnten.

Während bei der Drahtfernschrift der Betrieb nur durch einen Eingriff in die Anlage selbst gestört werden kann, ist der Betrieb der Funkenschrift jederzeit Störungen ausgesetzt, die die Anlage selbst gar nicht berühren. Schon der Betrieb der verschiedenen Anlagen kann einander erheblich schädigen.

Wichtig wird auch die Regelung der Einflüsse sein, welche die Funkenschrift auf den Betrieb der Drahtfernschrift ausüben kann.

Die Funkenschrift bedeutet nicht nur einen großen Fortschritt der technischen Entwickelung, sondern gibt auch der wirtschaftlichen Entfaltung des Verkehrs neue Möglichkeiten. Ihr Vorteil liegt vor allem darin, daß sie nicht an eine bestimmte Leitung gebunden ist, sondern überall verwertet werden kann. Für kurze Entfernungen wird die Drahtfernschrift wohl immer billiger, schneller und zuverlässiger arbeiten. Auch für den Verkehr zwischen Ländern werden Drahtleitungen und Kabel nicht nur im Gebrauch bleiben, sondern einen verstärkten Verkehr erfahren, nämlich durch die Weiterbeförderung der von Schiffen aufgenommenen Nachrichten. Aber in dem Verkehr auf See und über weite Landgebiete hin sowie in den Kolonien wird die Funkenschrift ein Arbeitsfeld haben, dem volkswirtschaftlich eine hohe Bedeutung zukommt.

Der Seeverkehr ist schon jetzt so ausgebildet und auf wichtige Seestraßen zusammengedrängt, daß bei den meisten Unfällen eine Rettung aus Seenot möglich sein wird, wenn alle größeren Schiffe Funkenschrift abgeben und aufnehmen können.

Bei den gefährdeten Werten der Seefahrt denkt man häufig nur an die Menschenleben, und fordert deshalb den Einrichtungszwang nur für die großen Personendampfer. Zahlen braucht man hier nicht anzugeben. Ein Leben kann wertvoll genug sein, um die Geldausgabe für eine solche Anlage zu rechtfertigen. Aber auch die im Seeverkehr angelegten und von ihm beförderten Vermögenswerte sind so groß, daß eine Anlage für Funkenschrift als wirtschaftlich anzusehen sein wird.

Im Jahre 1911 sind in deutschen Häfen 111 797 Schiffe mit einem Rauminhalt von 29 930 553 Registertons eingekommen.

Befördert sind im Jahre 1911 an Warenwerten

	von Deutschland nach	nach Deutschland von
Großbritannien	808 800 000 ℳ	1 139 700 000 ℳ
Vereinigte Staaten . . .	1 343 500 000 „	639 800 000 „
Schweden	183 000 000 „	191 600 000 „
Dänemark	180 200 000 „	218 000 000 „

— 163 1912, 165. 171. 254/5 —.
An allen diesen Werten ist die deutsche Volkswirtschaft beteiligt. Für ihre Erhaltung ist die Funkenschrift wertvoll, sowohl bei Rettung als zur Vermeidung von Seenot.

Zu dem Sicherungszweck gesellt sich die Ausnutzung für den kaufmännischen Nachrichtendienst. Es bedeutet für den Handel einen großen Vorteil, daß der Kaufmann auch während einer langen Seereise mit seinem Geschäfte dauernd in Verbindung bleiben kann, und es ist weiter ein großer Vorteil, daß er sich vom Lande aus mit seinen Schiffen jederzeit verständigen, die Ankunft der Ware genau ermessen und noch während der Fahrt veränderte Bestimmungen treffen kann.

Diese neuen Möglichkeiten können besonders für die Hochseefischerei ausgenutzt werden. Gerade im Fischhandel ist schnelle Benachrichtigung über das Ergebnis des Fanges und Bestimmung des Landungshafens wichtig. Auch wird die Funkenschrift eine Verständigung über das Aufsuchen geeigneter Fangplätze bedeutend erleichtern. Bei der geringen Größe der Fischereifahrzeuge wird auch die Rettung vor und aus Seenot häufig in Betracht kommen. Die Werte, die hier in Frage stehen, sind groß. Die deutsche Hochseefischerei hat im Jahre 1911 einen Ertrag von fast 36 Millionen Mark geliefert. — 163 1912, 42/4 —.

Unsere Volkswirtschaft ist an der Ausbreitung der Funkenschrift noch besonders dadurch beteiligt, daß eines der größten Unternehmen dieses Gebietes ein deutsches ist: die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, im Verkehr auch Telefunkengesellschaft genannt. Neben dieser Gesellschaft kommt nur noch die englische Marconi-Gesellschaft in Betracht. Die deutsche Gesellschaft, eine Gründung der beiden, den Elektrizitätshandel beherrschenden Firmen: — AEG und Siemens & Halske — umfaßt jetzt fast die

Hälfte aller Betriebe der Funkenschrift in der Welt. An der Entfaltung eines solchen, mit deutscher Geisteskraft und deutschem Gelde arbeitenden Unternehmens muß die deutsche Volkswirtschaft regen Anteil nehmen, und das deutsche Recht muß ausreichenden Schutz gewähren.

Daß die Funkenschrift für die Verständigung im Kriege, sowohl zu Lande wie auf See ein wichtiges Hilfsmittel ist, braucht nicht näher begründet zu werden. Heer und Flotte sind schon seit längerer Zeit mit Anlagen für Funkenschrift ausgerüstet.

Die Zahl der dem öffentlichen Verkehr dienenden Anlagen hat das Berner Bureau für den 15. März 1912 angegeben auf

453 Küsten- } Stationen,
etwa 2500 Bord- }

wovon auf Deutschland

20 Küsten- } Stationen entfielen.
410 Bord- }

Die Zahlen haben sich seither erheblich verändert und verändern sich dauernd. Die Telefunkengesellschaft hat z. B. letzthin im Laufe von zwei Monaten etwa 60 neue Bordstationen eingerichtet. Das statistische Jahrbuch gibt schon für Juni 1912 die Zahl der festen Stationen auf 489 an. — S. 36* —.

Über den Umfang des öffentlichen Verkehrs seien noch einige Angaben gemacht.

Eine Zeitung in New York erhält täglich durch Funkenschrift über Clifden—Glace Bay etwa 3000 Wörter von Europa. Die Beförderung ist billiger als durch Kabel. — WW 1911/12, 235 —.

Im Jahre 1911 sind Funkentelegramme abgegeben worden von deutschen

Bordstationen 127 000,
Küstenstationen . . . . 13 206.

— 176, 5 —.

Besonders bemerkenswert ist der Betrieb der dem deutschen Reiche gehörenden Küstenstation Norddeich. Sie gibt regelmäßig an jedem Tage zweimal Zeitzeichen zur Stellung der Schiffsuhren, einmal Wetterbericht und Sturmwarnung, zweimal Zeitungsberichte. Die Nachrichten werden auf drei- bis viertausend Kilometer Umkreis verstanden.

Die weiteste Entfernung, die man bisher erreicht hat, ist etwa 5 200 km, nämlich von Nauen bei Berlin bis nach Boston; doch wird der Ausbau höherer Antennen und die Verwendung stärkerer Ströme zur Überwindung bedeutend größerer Entfernungen führen.

Im inneren Verkehr Deutschlands wird die Funkenschrift Telegraph und Fernsprecher nicht ersetzen können, weil der Verkehr zu groß ist, als daß ein solches Nebeneinander von Nachrichten im Luftraum möglich wäre, wie es die Verwendung von Drähten gestattet. In Deutschland sind im Jahre 1910

46 348 000 Telegramme befördert und

1850 700 000 Ferngespräche vermittelt worden.

— 163 1912, 134/5 —.

Daß ein solcher Verkehr durch Funkenschrift bewältigt werden könnte, erscheint, wenigstens nach dem jetzt gegebenen Stande ihrer Entwickelung, ausgeschlossen.

Für die Kolonien wird die Funkenschrift sowohl den unmittelbaren Verkehr mit dem Heimatlande vermitteln, als den inneren Verkehr erleichtern. Die Legung von Drahtleitungen wird dort oft kaum durchzuführen sein. Auch lassen die Anlagen der Funkenschrift sich besser gegen Angriffe schützen.

Jedenfalls ist die Funkenschrift berufen und fähig, wichtige Werte in Handel, Verkehr und Krieg zu sichern und zu fördern.

Das Recht zeigt hier die bisher wohl einzig dastehende Erscheinung, daß das Völkerrecht der Bildung des innerstaatlichen Rechts vorangegangen ist. In der Darstellung des geltenden Rechtes wird man jetzt aber von dem deutschen Rechte ausgehen müssen.

2. Die Funkenschrift im deutschen Recht*).

I. Regal und Genehmigungszwang*).

Das Reichsgesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1892 — 467 —, das man besser Telegraphengesetz genannt hätte, — Abkürzungszeichen TG —, gibt dem Reiche das Telegraphenregal.

*) Schriftenverzeichnis: 90, 102, 170—180, 193.

„Das Recht, Telegraphenanlagen für die Vermittelung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, steht ausschließlich dem Reiche zu. Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mit begriffen."

Dieser Wortlaut der Vorschrift 1 ist unverändert geblieben. Das „Gesetz, betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches, vom 6. April 1892" vom 7. März 1908 — 79 — hat die Funkenschrift nur in einem Zusatz zu der Vorschrift 3 erwähnt, der dahin gefaßt ist:

„Elektrische Telegraphenanlagen, welche ohne metallische Verbindungsleitungen Nachrichten vermitteln, dürfen nur mit Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden."

Daß solche Anlagen „Telegraphenanlagen" im Sinne der Vorschrift 1 TG seien, hielt man für selbstverständlich. Diese Annahme erscheint nun zwar nicht selbstverständlich, sie hat aber durch den Zusatz zur Vorschrift 3 Gesetzeskraft erlangt.

Wenn man daher auch für das Reichsrecht davon ausgehen muß, daß der Betrieb der Funkenschrift ein Telegraphenbetrieb im Sinne des TG ist und dem Reichsregal untersteht, hat die Wissenschaft doch die Aufgabe, auf die rechtliche Eigenart der Funkenschrift hinzuweisen und dahin zu wirken, daß sie auch eine entsprechende eigenartige Behandlung durch das Gesetz erfahre. Es lassen sich die für die Drahtfernschrift gegebenen Rechtssätze nur zum kleinen Teil auf die Funkenschrift anwenden, und die geltende Regelung des Gesetzes erscheint zum Teil mangelhaft.

Was heißt Telegraphenanlage?

Die Begründung zu dem Entwurfe von 1908 enthält darüber im Anschluß an die Rechtsprechung des Reichsgerichts Ausführungen, die im Verlaufe des Gesetzgebungsverfahrens unwidersprochen geblieben sind. — RT. 1907/8, Drucksachen Nr. 560 und 681; Sitzungsberichte Bd. 230, 2589/94, 3279/80, 3358 —.

Eine Telegraphenanlage ist danach anzunehmen,

„wenn der an einem Orte zum sinnlichen Ausdruck gebrachte Gedanke an einem anderen Orte sinnlich wahrnehmbar wiedererzeugt wird".

Ort soll dabei nicht etwa Ortschaft bedeuten, sondern nur Stelle.

Gegenüber diesem Begriff der Telegraphenanlage, der bereits vor Erlassung des Gesetzes von 1892 vertreten worden ist, hatte man behauptet, Fernsprecher seien keine solchen Anlagen, denn es fände keine Wiedererzeugung sinnlicher Ausdrücke statt, sondern eine Fortpflanzung von Schallwellen. Das Reichsgericht hat auch damals schon die Fernsprecher als Telegraphenanlagen bezeichnet, mit der Begründung, der sinnliche Ausdruck des Gedankens sei der Ton, dieser verklinge und werde erst am Hörer wiedererzeugt. — RG 19, 55 —. Diese Begründung läßt Zweifel daran entstehen, ob die Begriffsbestimmung für die Telegraphenanlage überhaupt richtig sei; denn bei dieser handelt es sich gar nicht um eine Wiedererzeugung, sondern um die unmittelbare Erzeugung eines sinnlichen Eindrucks an der Empfangsstelle der Nachricht. Darin unterscheidet sich die Drahtfernschrift von allen anderen Nachrichtenbeförderungen, daß sie unmittelbar, in einer geschlossenen Anlage, die Nachricht überträgt. Aber auch bei den anderen Beförderungsarten kann man nicht von der Wiedererzeugung des sinnlichen Ausdrucks sprechen. Sieht man z. B. ein Feuerzeichen, so wird an der Empfangsstelle nicht ein Ausdruck wiedererzeugt, sondern ein Eindruck erzeugt. Hierbei lassen sich zwei Arten unterscheiden. Der Eindruck wird unmittelbar vom Menschen wahrgenommen oder er wird dem Wahrnehmungsvermögen des Menschen erst angepaßt, wie dies bei den elektrischen Eindrücken der Funkenschrift geschieht.

Dem Wesen der Sache scheint mir daher folgende Begriffsbestimmung zu entsprechen.

Bei der „Telegraphenanlage" wird an der Empfangsstelle der sinnliche Ausdruck des Gedankens erzeugt.

Bei allen anderen Anlagen des Nachrichtenfernverkehrs wird an der Absendestelle der Ausdruck des Gedankens erzeugt. Die Empfangsstelle fängt einen Eindruck davon auf.

Das hängt damit zusammen, daß bei der Drahtfernschrift eine geschlossene Anlage arbeitet, bei allen anderen Übertragungen aber zwei getrennte Anlagen für Abgabe und Empfang der Nachricht, die nur durch den Luftraum aufeinander wirken.

Die Funkenschrift gehört ihrem Wesen nach zu den Anstalten der zweiten Art.

Es ist ohne weiteres klar, daß die Geschlossenheit der Anlage eine wesentlich andere rechtliche Behandlung fordert und ermöglicht als ein Nachrichtendienst, bei dem Absender und Empfänger nur durch den Luftraum verbunden sind.

Durch die bisher anerkannte Fassung des Begriffes Telegraphenanlage wird dieser wichtige Unterschied verwischt und damit auch die rechtliche Regelung erschwert.

Das Telegraphengesetz behandelt allerdings die Anlagen der Funkenschrift ganz anders als die der Drahtfernschrift; aber dieser Unterschied tritt nicht klar hervor.

Das Reichsrecht kennt für die Drahtfernschrift drei Gruppen von Anlagen:

1. Anlagen des Reiches — § 1 TG —,
2. genehmigte Anlagen von Privatunternehmern und Gemeinden — § 2 —,
3. nicht genehmigungspflichtige Anlagen — § 3 Abs. 1 —.

Für die Funkenschrift dagegen gibt es nur zwei Arten:

1. Anlagen des Reiches — § 1 —,
2. genehmigte Anlagen — § 2 und 3 Abs. 2 —.

Bei dieser Ausgestaltung des Gesetzes hat man anscheinend für die Funkenschrift nicht beachtet, daß Genehmigungen nur in den ausdrücklich im Gesetz erwähnten Fällen erteilt werden dürfen.

Der neue Absatz 2 der Vorschrift 3 bezieht sich aber seiner Stellung nach nur auf die im ersten Absatz genannten Fälle. Es ergibt sich auch aus der Entstehungsgeschichte, daß man mit diesem Zusatze nur die in § 3 ausgesprochene Genehmigungsfreiheit hat aufheben wollen.

Das Reich darf also Anlagen der Funkenschrift nur in folgenden Fällen genehmigen:

1. Privatunternehmen für einzelne Strecken oder Bezirke — § 2 —,
2. Gemeindeanlagen für den Ortsverkehr gemäß § 2,
3. Anlagen für den inneren Dienst von Landes- oder Kommunalbehörden, Deichkorporationen, Siel- und Entwässerungsverbänden — § 3 Ziffer 1 —,

4. Anlagen von Transportanstalten für deren Betriebszwecke oder für die Vermittelung von Nachrichten innerhalb der bisherigen Grenzen — § 3 Ziffer 2 —,
5. Anlagen für Betriebe, die sich auf ein Grundstück oder auf die eigene unentgeltliche Benutzung für einen Umkreis von 25 km beschränken — § 3 Ziffer 3 —.

In anderen Fällen darf nur das Reich selbst Anlagen betreiben.

Nun reichen aber die genannten Fälle für die Funkenschrift nicht aus.

Fall 1 kommt gar nicht in Betracht, weil eine Begrenzung des Betriebes auf einzelne Strecken oder Bezirke hier nicht möglich ist. Die Fälle 2, 3 und 5 haben für die Funkenschrift nur geringe Bedeutung. Nach Fall 4 würde sich die Genehmigung von Anlagen für Transportanstalten wohl rechtfertigen lassen, jedoch nur dann, wenn die Anlagen den Transportanstalten selbst gehören und von ihnen betrieben werden.

Der rechtlichen Grundlage entbehrt also gegenwärtig die Genehmigung privater Küsten- und Bordstationen, welche nicht Transportanstalten gehören.

Damit sind aber gerade die wichtigsten Fälle der privaten Funkenanlagen rechtlos. Die Reichsverwaltung darf solche Anlagen nicht genehmigen, denn für das Genehmigungsrecht des Reiches geben die Vorschriften 2 und 3 des Telegraphengesetzes die Grenzen. Diese Grenzen waren wohl für die Drahtfernschrift angemessen, sind es aber nicht auch für die Funkenschrift.

Der Fehler liegt in der Fassung und Stellung des zur Vorschrift 3 gegebenen Zusatzes. Man hätte nicht einen Zusatz zu den Ausnahmen geben dürfen, sondern in einer selbständigen Vorschrift aussprechen müssen, daß solche Anlagen zwar immer genehmigungspflichtig seien, aber in allen Fällen genehmigt werden könnten.

Folgende Fassung wäre wohl entsprechend gewesen:

> „Für Errichtung und Betrieb elektrischer Anlagen, welche ohne metallische Verbindungsleitungen Nachrichten vermitteln, ist die Verleihung der Ausübung des in § 1 bezeichneten Rechtes stets zuläßig und stets erforderlich."

Diese Vorschrift hätte man hinter § 3 des Gesetzes stellen sollen, als eine

Erweiterung von § 2 und
Einschränkung von § 3.

Die hier vorgeschlagene Fassung vermeidet auch das Wort Genehmigung. Nach dem geltenden Wortlaute kennt das Telegraphengesetz

1. Verleihung durch den Reichskanzler oder die von ihm hierzu ermächtigte Behörde — § 2 —,
2. Genehmigung des Reichs — § 3, 3a —.

Da beides das gleiche bedeuten soll, wenn es, genau genommen, das auch nicht tut, wäre es zu empfehlen, das Gesetz gleichmäßig zu fassen. Gegenüber dem Sprachgebrauche des BGB ist es auch wünschenswert, hier nicht von Genehmigung zu sprechen, da das BGB darunter, mit Recht, die nachträglich erteilte Zustimmung versteht, während hier die im voraus erteilte Zustimmung = Einwilligung gemeint ist. Allerdings ist der Begriff Genehmigung auch im Gewerberecht zu einer selbständigen, von der des bürgerlichen Rechts abweichenden Bedeutung gelangt.

Bei der Bedeutung, die im Gebiete der Funkenschrift gerade die Privatunternehmungen haben, dürfte es geboten sein, hier baldigst eine klare Rechtslage zu schaffen.

An dem dargelegten, bisher anscheinend nirgends beachteten Ergebnis kann auch die Fassung der Vorschrift 3a TG nichts ändern. Sie erklärt zwar alle Schiffstelegraphenanlagen für genehmigungs*pflichtig*, spricht sich aber auch nicht darüber aus, für welche Anlagen das Reich die Ausübung des ihm vorbehaltenen Rechts verleihen *dürfe*. Man kann auch kaum aus der selbständigen Stellung folgern, daß alle diese Anlagen verleihungsfähig seien. Dagegen spricht die Entstehungsgeschichte des Gesetzes, das mit dieser Vorschrift nur hat klarstellen wollen, auch die Schiffstelegraphie falle unter das Telegraphengesetz. Nach der Fassung bezieht sich die Vorschrift nur auf den Genehmigungszwang, nicht auf das Recht zur Verleihung. Eine andere Auslegung würde auch die abweichende Behandlung der Landanlagen in § 3 Absatz 2 um so auffallender erscheinen lassen.

Man kann § 3a den anderen Vorschriften anpassen, wenn man der neuen Vorschrift einen zweiten Satz zufügt:

„Das gleiche gilt bei deutschen Fahrzeugen der Seefahrt oder Binnenschiffahrt für alle anderen Telegraphenanlagen, welche nicht ausschließlich zum Verkehr innerhalb des Fahrzeugs bestimmt sind."

Diese Fassung würde auch ein Bedenken beseitigen, das die geltende Form vom 3a offen läßt. Können Anlagen der Funkenschrift auf Seeschiffen sich dem Genehmigungszwang entziehen, wenn sie nur für den Verkehr innerhalb des Fahrzeugs bestimmt sind? Zweifellos. Können solche Anlagen aber nicht — ihrer technischen Einrichtung nach — auf See gleichwohl zu anderen Zwecken benutzt werden? Man hat auch bei den Kommissionsberatungen dieses Bedenken geäußert, und es wäre vielleicht besser gewesen, zu sagen: geeignet statt bestimmt sind. Nach der vorgeschlagenen Fassung würden die Anlagen der Funkenschrift immer genehmigungspflichtig sein, andere Schiffsanlagen aber nur dann, wenn sie nicht dem ausschließlichen Verkehr innerhalb des Schiffes dienen.

Wenn man, wie ich vorgeschlagen habe, statt Telegraphenanlagen nur Anlagen sagt, so stellt man damit zugleich klar, daß jede Anlage gemeint sei, gleichviel ob sie nur dem Empfang oder auch der Abgabe von Nachrichten diene. Darin liegt auch ein wichtiger Unterschied zwischen Drahtfernschrift und Funkenschrift. Bei der ersten wird durch die Genehmigung immer der volle Verkehr ermöglicht. Bei der zweiten umfaßt die Genehmigung nur einen Teil der Verkehrsanlage und kann sich sogar nur auf Empfangsanlagen beschränken.

II. Der Betrieb der Anlage.

Anlagen der Funkenschrift dürfen nur nach den in der Verleihungsurkunde gemäß TG 2 festgestellten Bedingungen betrieben werden. Damit erledigt sich die Frage, ob ein Widerruf der Verleihung zulässig sei. Er ist es, wenn er bei der Verleihung vorbehalten worden ist.

Von den Vorschriften für den Betrieb kommen besonders in Betracht:

5 — Vertragszwang,
6 — Anschlußzwang,

7 — Gebühren,
8 — Telegraphengeheimnis,
12/3 — Störung anderer Anlagen,
14 — Ansprüche auf Grund und Boden,
15 — Rechtslage für Bayern und Württemberg.

Nach der Fassung des Gesetzes sind alle diese Bestimmungen unmittelbar auf die Funkenschrift anzuwenden. Nur für die Gebühren ist eine besondere Vorschrift gegeben worden.

Es ist zu prüfen, ob diese Vorschriften sich ohne weiteres auf die Funkenschrift anwenden lassen.

5 legt den für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen den Zwang auf, Nachrichten für „jedermann" zu befördern. Ausschließungen oder Vorrechte sind nur „aus Gründen des öffentlichen Interesses" zulässig. Im allgemeinen wird die Anwendung keine Schwierigkeiten bieten; Zweifel könnten allenfalls darüber entstehen, wenn bei der Funkenschrift ein öffentlicher Verkehr anzunehmen sei. Wichtiger als § 5 des Reichsgesetzes sind hier die völkerrechtlichen Vereinbarungen über den Vertragszwang.

6 wird für die Funkenschrift kaum in Betracht kommen, da für sie der Ortsverkehr, wenigstens einstweilen, ohne Bedeutung ist.

7 regelt die Gebührenfestsetzung für Reichsanlagen dahin, daß eine Erhöhung oder Befreiungen nur durch Gesetz eingeführt werden können. Das soll aber für Anlagen der Funkenschrift erst vom 1. Juli 1913 ab gelten, damit man bis dahin im Verwaltungswege ausreichende Erfahrungen sammeln könnte. Durch Völkerrecht sind die Höchstsätze für Gebühren der Funkenschrift festgestellt worden, und zwar für alle Anlagen. § 7 des Telegraphengesetzes bezieht sich nur auf die vom Reiche betriebenen Anlagen. Für alle anderen Anlagen wird die Gebührenfestsetzung sich also nicht auf 7, sondern nur auf 2 Absatz 2 stützen können.

Die Gebühren setzen sich zur Zeit zusammen aus

1. der Gebühr für die Beförderung in Drahtfernschrift bis zur Funkenstation oder von dieser bis zum Bestimmungsort,
2. der Küstengebühr — für jede in Anspruch genommene Küstenstation,

3. der Bordgebühr — für die in Anspruch genommene Bordstation.

Die zu 1 genannten Gebühren richten sich nach den allgemeinen Bestimmungen für Telegramme.

Für Deutschland beträgt die

Küstengebühr 15 Pfennig für das Wort, mindestens . . . . 1,50 ℳ	für das Telegramm.
Bordgebühr 15 Pfennig für das Wort, mindestens . . . . 3,50 ℳ	

Bei Verkehr mit ausländischen Stationen und auf Entfernungen über 800 km sind die Sätze höher.

Die auf Grund des Londoner Vertrages vom 5. Juli 1912 in Aussicht genommene Regelung sieht einen Durchgangsverkehr zwischen Bordstationen vor, bei welchem für jede Station die volle Bordgebühr als Durchgangsgebühr berechnet wird.

Die Kosten eines Funkspruchs von einem deutschen Schiff nach Deutschland oder umgekehrt betragen also in einen Umkreise von 800 km um die Küstenstation für

	10 Wörter	20 Wörter	30 Wörter
Landgebühr	0,50 ℳ	1,00 ℳ	1,50 ℳ
Küstengebühr	1,50 „	3,00 „	4,50 „
Bordgebühr	3,50 „	3,50 „	4,50 „
	5,50 ℳ	7,00 ℳ	10,50 ℳ

§ 8 des Telegraphengesetzes regelt das Telegraphengeheimnis. Bei der Drahtfernschrift kann eine Bekanntgabe von Nachrichten nur durch die in der Anlage tätigen Beamten erfolgen; bei der Funkenschrift dagegen kann jede Empfangsstelle fremde Funksprüche aufnehmen. Damit erstehen für das Recht zwei Fragen:

Muß der Unternehmer zu verhüten suchen, daß eine andere Empfangsstelle die Nachricht auffangen kann?

Welche Pflichten haben die Empfangsstellen gegenüber Nachrichten, die nicht für sie bestimmt sind?

Das Telegraphengesetz ergibt hierüber nichts. Nur aus den Vorschriften des Strafgesetzbuchs und des Völkerrechts ist etwas zu entnehmen. Die Besprechung erfolgt in einem besonderen Abschnitte.

Die Vorschriften 12 und 13 werden für die Funkenschrift sehr wichtig sein. Sie behandeln die gegenseitige Störung von Anlagen. Die später eingerichtete Anlage hat alle Vorkehrungen zu treffen, die die Störung beseitigen können. Der Anwendung dieser Vorschriften werden keine Bedenken entgegenstehen.

14 spricht aus, daß dem Reiche gegen Grund und Boden keine weiteren Ansprüche erwachsen als die bestehenden. Das Telegraphenwegegesetz kommt für die Anlagen der Funkenschrift nicht in Betracht. Danach besteht noch keine ausdrückliche Rechtsvorschrift für die Frage:

> Muß der Grundstückseigentümer dulden, daß die elektrischen Einwirkungen der Funkenschrift durch sein Grundstück und durch den über ihm befindlichen Luftraum gehen?

Vielleicht wird diese Frage noch einmal im Luftrecht sehr wichtig werden. Die Einwirkungen im Luftraum erscheinen weniger bedenklich als die Einwirkungen in der Erde und in den auf ihr errichteten Gebäuden. Einstweilen hat man noch gar keine Erfahrungen darüber, ob und wieweit die Ausstrahlungen der Funkenschrift Menschen, Pflanzen und Gebäude schädigen können. Man wird aber damit rechnen müssen, daß solche Schädigungen möglich sind. Vielleicht wird es jetzt schon geraten sein, in den Verleihungsurkunden einen Vorbehalt mit Rücksicht auf solche Schädigungen zu machen.

Ob es zweckmäßig gewesen ist, die für die Drahtfernschrift bestehenden Vorbehalte Bayerns und Württembergs — TG 15 — auch für die Funkenschrift aufrecht zu erhalten, kann zweifelhaft sein. Mit Rücksicht darauf aber, daß hier Entfernungen, wie sie die Gebiete dieser Bundesstaaten aufweisen, keine Bedeutung haben, und daß der ganze Küstenverkehr in den Händen des Reiches ist, dürfte die Vorschrift 15 nicht hinderlich sein, zumal die Ausgestaltung des Betriebes sich im wesentlichen nach den auch für Bayern und Württemberg geltenden Vorschriften des Völkerrechts zu richten hat.

Nach 3b des Telegraphengesetzes hat der Reichskanzler zu bestimmen, wie die Funkenschrift auf fremden Fahrzeugen innerhalb deutscher Gewässer zu handhaben sei.

Durch die Bekanntmachung vom 12. Dezember 1909 — 977 — sind die allgemeinen Bestimmungen für den Betrieb der Funkenschrift, insbesondere die im Zentralblatt 1909, 753 veröffentlichte Anweisung für maßgebend erklärt worden.

Von allgemeinen reichsrechtlichen Vorschriften für den Betrieb kommen außer der Abänderung der Telegraphenordnung vom 19. Juni 1908 und der grundlegenden Verfügung des Reichsschatzamts vom 30. März 1905 eine Reihe von einzelnen Vorschriften in Betracht, die im wesentlichen betriebstechnischer Art sind. — Amtsblatt des Reichspostamts 1905, 57, 161, 183, 203, 219, 265; 1906, 247; 1907, 121; 1908, 13, 110, 181; 1910, 381; 1911, 137 —.

Im übrigen gehören die bisher erlassenen Bestimmungen dem Völkerrechte an und sind von dem Berner Bureau veröffentlicht worden. Sie betreffen insbesondere die Ausbildung und Prüfung der Funker, den Verkehr und die Abrechnung.

III. Telegraphengeheimnis*).

Reichsrecht und Völkerrecht hängen hier eng zusammen. Das Telegraphengesetz gibt für alle, nicht nur für die vom Reiche betriebenen Anlagen, in § 8 die Vorschrift:

„Das Telegraphengeheimnis ist unverletzlich."

Der Petersburger Telegraphenvertrag vom 10./22. Juli 1875 legt in Art. 2 den Vertragsstaaten die Wahrung des Geheimnisses auf. Sie sind verpflichtet,

„alle Maßregeln zu ergreifen, die notwendig sind, um das Geheimnis der Korrespondenzen und deren gute Beförderung zu sichern."

Um das Geheimnis zu schützen, hat das Reich im Strafgesetzbuch die Verletzung mit Gefängnis nicht unter drei Monaten bedroht. Bestraft werden nach StGB 355

„mit der Beaufsichtigung und Bedienung einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanstalt betraute Personen",

wenn sie Verletzungen des Geheimnisses begehen an den

„einer Telegraphenanstalt anvertrauten Telegrammen".

*) Schriftenverzeichnis: 29.

Der deutsche Entwurf zu dem Funkentelegraphenvertrage bestimmte, daß Art. 2 des Petersburger Vertrages Anwendung finden sollte. Bei den Beratungen in Berlin wurden Bedenken geäußert, ob man nicht für die Funkenschrift Einschränkungen zu geben hätte, da man bei ihr das Geheimnis nicht so wahren könne wie bei der Drahtfernschrift. Man entschlug sich aber dieser Bedenken durch den Hinweis auf den Satz:

à l'impossible nul n'est tenu. — 29, 86 —.

Nach Artikel 17 des Funkentelegraphenvertrages ist Artikel 2 des Petersburger Vertrages also auf die Funkenschrift anzuwenden.

Bei dieser Rechtslage entsteht zunächst die Frage:

> Ist der Unternehmer der Anlage verpflichtet, dafür zu sorgen, daß das Abfangen von Funksprüchen vereitelt werde?

Nach dem gegenwärtigen Stande der Technik ist das unmöglich, kann also nicht verlangt werden. Wie würde aber die Frage zu beantworten sein, wenn neue Erfindungen die Geheimhaltung möglich machten. Müßte dann der Unternehmer solche Einrichtungen benutzen? Und müßte das Reich ihn dazu zwingen? Oder ist der Unternehmer etwa verpflichtet, die ihm anvertrauten Nachrichten in einer Geheimsprache zu befördern, um das Telegraphengeheimnis zu wahren? Dieses Mittel wäre schon jetzt möglich.

Es hat also seine Bedenken, die für die Drahtfernschrift erlassene Bestimmung uneingeschränkt auf die Funkenschrift zu erstrecken. Der Hinweis auf die Grenzen des Möglichen reicht nicht aus.

Dem wirtschaftlichen Bedürfnis wird es genügen, wenn das Geheimnis auf die Betriebstätigkeit aller Angestellten beschränkt, dagegen ausgedehnt wird auf alle Nachrichten, die zu ihnen gelangen. Nach der geltenden Fassung des StGB könnte es nämlich zweifelhaft sein, ob eine strafbare Verletzung des Geheimnisses auch dann vorliege, wenn es sich um eine Nachricht handelt, die gar nicht für die aufnehmende Anstalt bestimmt war, ihr gar nicht anvertraut werden sollte. Zu einer anderen Auffassung könnte man nur dann kommen, wenn man die Gesamtheit aller

Anlagen der Funkenschrift als eine Telegraphenanstalt auffaßt. Diese Annahme wäre gekünstelt. Es zeigt sich auch hier der Unterschied der in viele Anlagen zerfallenden Betriebsform gegenüber der geschlossenen Einheit einer Telegraphenanlage.

IV. Funkenschrift und Luftfahrt*).

Es ist für ein Luftfahrzeug sehr wichtig, mit der Erde in dauerndem Nachrichtenverkehr zu bleiben. Vor allem wird dies für die Zwecke der Landesverteidigung in Betracht kommen, aber auch die anderen Zwecke der Luftfahrt erfahren eine Förderung dadurch, daß die Funkenschrift dem Luftverkehr dienstbar gemacht wird. Die Technik arbeitet eifrig an dieser Aufgabe und hat in ihrer Lösung schon bedeutende Fortschritte gemacht. Das Recht darf daher an der Frage nicht vorübergehen, ob hier besondere Bestimmungen geboten erscheinen.

Errichtung und Betrieb solcher Anlagen auf Luftfahrzeugen frei zu lassen, erscheint ausgeschlossen. Die Anlagen könnten besonders arge Störungen anderer Anlagen bewirken, und wären für das Auffangen von Nachrichten besonders gefährlich. Man wird also auch für sie die staatliche Zustimmung in allen Fällen erfordern müssen.

Das Telegraphengesetz wird hier aber für eine dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende Regelung nicht ausreichen. Die Ausnahmefälle TG 2 kommen gar nicht in Betracht und von 3 auch nur der Fall 2 des gewerbsmäßigen Betriebes einer Transportanstalt. In allen anderen Fällen wäre das Reich nicht in der Lage, die Errichtung und den Betrieb der Funkenschrift auf Luftfahrzeugen zu gestatten. Vielmehr dürfte nur das Reich selbst die Anlagen errichten und betreiben.

Dieses Ergebnis scheint nicht der Sachlage zu entsprechen. Die Förderung der Luftfahrt verlangt eine Ausdehnung des Verleihungsrechtes.

Man wird auch für fremde Luftfahrzeuge eine Vorschrift geben müssen, die 3b des Gesetzes entspricht. Für Luftfahrzeuge wird

*) Schriftenverzeichnis: 180.

sie noch wichtiger sein können als für Fahrzeuge der See- und Binnenschiffahrt. Es würde genügen, in § 3b die Wörter zuzusetzen:

sowie für Luftfahrzeuge im Luftraum über deutschem Gebiet.

V. Strafrechtlicher Schutz der Anlagen.

Den strafrechtlichen Schutz des Telegraphengeheimnisses habe ich schon besprochen. Der Schutz der Anlage selbst gibt auch zu Bedenken Anlaß.

StGB 317, 318 schützen die Telegraphenanlagen vor Beschädigung und Zerstörung. Ob sie sich auch auf die Anlagen der Funkenschrift erstrecken, kann um so eher zweifelhaft sein, als man für die Fernsprech- und Rohrpostanlagen die Ausdehnung des Schutzes durch eine besondere Bestimmung für erforderlich erachtet hat, — 318a, gegeben durch Gesetz vom 13. Mai 1891 —. Man kommt auch hier wieder bei der Auslegung des Wortes „Telegraphenanlage“ auf begriffliche Spitzfindigkeiten hinaus, denen man durch klare Regelung der beiden verschiedenen Gebiete des Nachrichtenverkehrs ein Ende machen sollte.

Auch wird der Schutz, den das StGB in 317 und 318 gibt, für die Funkenschrift nicht ausreichen. Der Betrieb kann hier erheblich gestört, ja unmöglich gemacht werden, ohne daß die Anlage selbst beschädigt oder zerstört wird. Man wird das Unterbrechen oder Stören des Betriebes besonders als strafbaren Tatbestand aufstellen müssen. Zur Zeit könnte man gegen solche Handlungen nur dann aus 317, 318 vorgehen, wenn sie die Anlagen selbst berühren. In den anderen Fällen würde nur die unzureichende Strafvorschrift StGB 360, 11 übrig bleiben. TG 9 würde nur dann anwendbar sein, wenn die Störung von einer anderen „Telegraphenanlage“ ausginge und zugleich einen dem Gesetze widerstreitenden Betrieb dieser Anlage darstellte. Man wird also eine besondere Strafvorschrift erlassen müssen für die Fälle, in denen der Betrieb der Funkenschrift beeinträchtigt wird, ohne daß dessen Anlagen beschädigt oder zerstört werden. Außerdem wird man auch das unbefugte Auffangen und Verwerten von Funksprüchen unter Strafe stellen können.

VI. Der Ozeanbrief*).

Die Entwickelung der Funkenschrift hat eine neue Erscheinung im Nachrichtenverkehr geschaffen, die bisher einer rechtlichen Betrachtung noch entbehrt, den „Ozeanbrief".

Die Debeg — deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie, die mit der Telefunkengesellschaft zusammenhängt — hat Ende 1911 im Verkehr der Ozeanschiffe folgende Neuerung eingeführt. Der Absender gibt auf seinem Schiffe einen Funkspruch nach einem anderen Schiffe auf. Dort wird die Nachricht niedergeschrieben und in Briefumschlag an dem bestimmten Landungshafen der Post zur Beförderung als Brief übergeben.

Diese Neuerung ist besonders brauchbar für die Übermittelung von Nachrichten an Schiffe, die in entgegengesetzter Fahrtrichtung nahe der Küste sich befinden.

Zwei Vorteile rechtfertigen den Ozeanbrief. Erstens bringt er dem Absender der Nachricht eine zwar nicht besonders hohe, aber doch in Rechnung zu ziehende Ersparnis. Zweitens erhöht er durch Ausschaltung der Küstenstationen die Einnahmen der Bordstationen.

Nach geltendem Völkerrecht bestehen keine Bedenken gegen die Zulässigkeit. Weder Funkentelegraphenvertrag noch Zusatzabkommen noch Weltpost- und Telegraphenvertrag enthalten Bestimmungen, die entgegenstehen.

Ebensowenig ist der Ozeanbrief nach deutschem Reichsrechte unzulässig. Es sind hier zu unterscheiden die Beförderung durch Funkenspruch und die spätere Beförderung als Brief. Für die erste ist nach TG 3a die Zustimmung des Reichs erforderlich, da das Gesetz ganz allgemein den Betrieb der Anlage erwähnt. Zweifelhaft ist, ob das Reich verbieten könnte, daß Funksprüche zur weiteren Beförderung als Brief abgegeben oder angenommen werden. Nach der allgemeinen Fassung des Gesetzes wird man dem Reiche dieses Recht zugestehen müssen. Die Weiterbeförderung als Brief wird statthaft sein, sofern der Brief nur der nächsten deutschen Postanstalt, die das Schiff erreicht, zur Weiterbeförderung übergeben wird. Dann ist dem Postgesetze vom 28. Oktober 1871 — 347 — § 1 Absatz 2 genügt.

*) Schriftenverzeichnis: 176.

Der auf der Londoner Zusammenkunft festgestellte Vertrag vom 5. Juli 1912 hat auch die Rechtsverhältnisse des Ozeanbriefes geregelt. Artikel 39 der Ausführungsübereinkunft erkennt seine Zulässigkeit an, und zwar in folgenden Grenzen: Der Funkspruch kann sowohl von einer Bord- wie von einer Küstenstation aus an eine Bordstation gegeben werden. Eine Weiterbeförderung von dieser an andere Bordstationen ist verboten. Außer den vollen Gebühren für den Funkspruch sind 25 Zentimes für den Brief zu erheben.

Durch die hiernach bevorstehende gesetzliche Regelung ist aber nur der Teil des Verfahrens geregelt, der sich auf die Funkenschrift bezieht. Die übrigen Bestandteile des Ozeanbriefes können Anlaß zu verschiedenen Rechtsfragen geben, die aber gegenüber der tatsächlichen Ausgestaltung des Verkehrs ihr Dasein wohl nur im Recht, nicht auch im Leben führen würden, und die ich deshalb unerörtert lasse.

VII. Funkentelefon*).

Es fehlt schon seit vielen Jahren nicht an Versuchen, „ohne metallische Verbindungsleitungen" auch zu telefonieren. Viele Erfinder haben sich damit beschäftigt und Gespräche auf Entfernungen von mehreren hundert Kilometern erreicht. Die Schwierigkeit liegt hier in der Schaffung einer genügend empfindlichen Aufnahmeanlage.

Bei den Beratungen zu dem Telegraphengesetze vom 7. März 1908 hat man auch die Frage berührt, ob die Funkentelefonie unter das TG falle. Da dieses in § 1 „Fernsprechanlagen" sagt, dürfte außer Zweifel sein, daß damit auch die Funkentelefonanlagen gemeint sind. Man sieht an diesem Beispiel, wie viel klarer ein Gesetz ist, wenn es deutsch spricht. Der Begriff Fernsprechanlage ist anschaulicher und bestimmter als der der Telegraphenanlage.

Bei den Kriegsflotten ist das Funkentelefon überall im Gebrauch; zu einem Mittel des öffentlichen Nachrichtenverkehrs ist es dagegen noch nicht entwickelt und wird sich wohl auch in absehbarer Zeit kaum dazu entwickeln.

*) Schriftenverzeichnis: 171.

3. Die Funkenschrift im Völkerrecht.

I. Frieden*).

A. Umfang der Regelung.

Bei der rechtlichen Regelung der Funkenschrift ist das Völkerrecht den Rechten der einzelnen Staaten vorangegangen. Die wichtigsten Fragen für die Zeit des friedlichen Verkehrs zwischen den Völkern sind durch den

Funkentelegraphenvertrag

vom 3. November 1906 — RGBl 1908, 411 — geregelt worden.

Dieser Vertrag betrifft nur den Verkehr zwischen Küstenstationen und Bordstationen, dagegen nicht Verkehr zwischen Stationen der gleichen Art. Für den Verkehr zwischen Bordstationen gilt das Zusatzabkommen vom 3. November 1906. Für den Verkehr zwischen Küstenstationen bestehen überhaupt noch keine Vorschriften.

Durch den von der Londoner Zusammenkunft festgestellten Vertrag vom 5. Juli 1912 sind wesentliche Änderungen vereinbart worden. Ich bespreche sie zu den einzelnen Vorschriften des geltenden Rechts. Die Geltung des neuen Vertrages soll am 1. Juli 1913 beginnen. Deutschland hat den Vertrag noch nicht genehmigt. Es steht aber außer Zweifel, daß die Genehmigung erfolgen wird.

Die Protokolle der ersten Zusammenkunft — Berlin, vom 3. Oktober bis 1. November 1906 — sind in französischer Sprache vom Reichspostamt veröffentlicht worden. Im Buchhandel ist nur eine englische Übersetzung erschienen. Die Protokolle der zweiten Zusammenkunft — London, vom 4. Juni bis 5. Juli 1912 — sind noch im Druck und werden von dem Berner Bureau veröffentlicht. Der Londoner Vertrag ist zusammen mit einer halbamtlichen Darstellung der Verhandlungen in den Nummern 50 und 51 der Deutschen Verkehrszeitung vom 13. und 20. Dezember 1912 veröffentlicht worden.

*) Schriftenverzeichnis: 29, 41, 75, 90, 93, 102, 146, 149, 151, 174—175, 178, 179.

Der Vertrag von 1906 gilt zur Zeit:

ohne Zusatzabkommen:

in Großbritannien nebst Kolonien und Protektoraten,
„ Italien,
„ Portugal und Kolonien,
„ Japan und seinen Besitzungen in Korea, Formosa, Sachalin und Kwantung,
„ der südafrikanischen Union,
„ Sansibar und San Marino,

mit Zusatzabkommen:

in Deutschland, Österreich, Ungarn, Bosnien, Herzegowina, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Norwegen, Spanien, Frankreich, Monako, den Niederlanden, Rumänien, Rußland, Schweden, Türkei, Griechenland,

außerhalb Europas in:

Argentinien, Brasilien, Mexiko, Persien, Curaçao, Tunis, den französischen Kolonien, Niederländisch-Indien, Marokko, den belgischen Kongokolonien, den deutschen Schutzgebieten, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Uruguay, den spanischen Besitzungen am Golf von Guinea, Siam, Ägypten, Chile.

Der Londoner Vertrag ist von den sämtlichen genannten Staaten abgeschlossen worden und wird voraussichtlich auch von allen genehmigt werden.

B. Vertrag vom 3. November 1906, Zusatzabkommen und Schlußprotokoll.

Das Völkerrecht zeigt sich in der Regelung der Funkenschrift dem Reichsrecht darin überlegen, daß es nur wenige Bestimmungen des Telegraphenrechts heranzieht und im allgemeinen eine neue selbständige Ordnung gibt. Im Völkerrecht sind Drahtfernschrift und Funkenschrift auch schon dadurch unterschieden, daß der Geltungskreis der Regeln verschieden ist. Zwar hat die „Internationale Telegraphenkonferenz“ zu Lissabon im Jahre 1908 ihr Einverständnis mit dem Funkentelegraphenvertrage erklärt. Der Funkentelegraphenvertrag umfaßt aber viel mehr Staaten als der Petersburger Telegraphenvertrag.

Das Schlußprotokoll vom 3. November 1906 enthält Bestimmungen, die durch den Londoner Vertrag erledigt worden sind. Sie betreffen die Stimmenverteilung auf den Zusammenkünften und Vorbehalte für einzelne Küstenstationen.

Das Schlußprotokoll vom 5. Juli 1912 enthält einige Vorbehalte über Stimmenverteilung für Bosnien und Herzegowina und Gebührenfestsetzung für die Vereinigten Staaten und Kanada.

Die Vorschriften des Zusatzabkommens vom 3. November 1906 werde ich bei Artikel 3 des Vertrages besprechen.

Artikel 1

verpflichtet die Vertragsstaaten, für die Erfüllung der Vereinbarungen zu sorgen. Die Befolgung ist zu gewährleisten für

1. die staatlichen Stationen des öffentlichen Verkehrs,
2. Privatküstenstationen des öffentlichen Verkehrs,
3. alle Bordstationen.

Dazu bestimmt Artikel 21, daß für andere Stationen die Artikel 8 und 9 in allen Fällen gelten sollen. Erwähnt sind insbesondere die Anlagen des Heeres und der Flotte. Der Londoner Vertrag dehnt die Artikel 8 und 9 auch auf den Verkehr zwischen festen Stationen aus. Danach gilt für alle Stationen die Pflicht, einander möglichst wenig zu stören und Notanrufen unbedingten Vorrang zu geben.

Das Reich ist nach TG 2/3 in der Lage, für alle Anlagen bei der Verleihung des Ausübungsrechts die Befolgung der völkerrechtlichen Grundsätze zur Bedingung zu machen, und das Reich ist völkerrechtlich verpflichtet, dies zu tun. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich hier aus der Erwägung, daß das Reich nach der geltenden Fassung des Telegraphengesetzes nur in beschränktem Maße berechtigt ist, Anlagen der Funkenschrift zu gestatten. Auch mit Rücksicht auf die völkerrechtlichen Verpflichtungen des Reiches wird eine schleunige Berichtigung des Telegraphengesetzes geboten sein.

Artikel 2

bestimmt die Begriffe Küsten- und Bordstation,

Bordstation = Station auf einem nicht dauernd verankerten Schiffe,

Küstenstation = Station auf festem Lande oder auf einem dauernd verankerten Schiffe, „die zum Austausche von Nachrichten mit den Schiffen in See benutzt wird".

Es kann zweifelhaft sein, was hier unter Benutzung zu verstehen ist. Der von Deutschland vorgelegte Entwurf lautete:

dont le champ d'action s'étend sur la mer.

An Stelle dieses Satzes ist nach den Kommissionsberatungen die jetzt geltende Fassung getreten:

qui est utilisée pour l'échange de la correspondance avec les navires en mer. — 29, 55, 135, 192/3, 306 —.

Man wird die regelmäßige Benutzung als vorausgesetzt annehmen können, um so mehr, als Artikel 21 die gelegentliche Benutzung regelt.

Artikel 3

enthält den Kern der Vereinbarungen, nämlich die Pflicht zum wechselseitigen Austausch von Nachrichten ohne Rücksicht auf das benutzte System der Funkenschrift.

Die Marconi-Gesellschaft war auf dem Wege, sich ein Weltmonopol zu schaffen, und um ihr Ziel zu erreichen, verweigerte sie den Anlagen anderer Systeme den Nachrichtenverkehr. Das Deutsche Reich hatte schon 1903 völkerrechtliche Vereinbarungen angeregt, durch die diesen Bestrebungen der englischen Gesellschaft entgegengetreten werden sollte. Im Jahre 1906 gelang eine allgemeine Einigung nur für den Nachrichtenaustausch zwischen Küsten- und Bordstation. Für den Verkehr zwischen Bordstationen schlossen sich dagegen Großbritannien, Italien und Japan aus. Deshalb ist die Pflicht zum Austausch von Nachrichten zwischen Bordstationen in das Zusatzabkommen aufgenommen worden.

Nachdem mit vielen Mühen und Opfern von deutscher Seite eine Einigung zwischen den führenden deutschen und englischen Gesellschaften erzielt worden war, gelang es endlich, in dem Londoner Vertrag die Verweigerung des Verkehrs mit Rücksicht auf das benutzte System für alle Anlagen und Verkehrsformen auszuschließen.

Artikel 3 des Londoner Vertrages wird durch Artikel 21 ergänzt. Danach darf wegen des Systems der Verkehr überhaupt nicht mehr verweigert werden, auch nicht im Verkehr zwischen

Küstenstationen. Nur zur Förderung der Wissenschaft ist es zugelassen, Systeme zu verwenden, die einen Austausch von Nachrichten mit anderen Systemen ausschließen; doch darf dieser Ausschluß nicht bezweckt sein.

Die Marconi-Gesellschaft hat erklärt, sie wolle die Genehmigung des Londoner Vertrages nicht abwarten, sondern alsbald ihre Anlagen dem freien Bordverkehr öffnen. — Deutsche Verkehrszeitung 1912, 550 —.

Artikel 4

läßt Beschränkungen des öffentlichen Verkehrs zu, wenn sie nichts mit dem angewendeten System zu tun haben. Die Bestimmung bezieht sich vor allem auf Leuchtschiffstationen, die dem öffentlichen Verkehr nur beschränkt dienen, sowie auf wissenschaftliche Versuchsanstalten. — 29, 135/6 und 239 —.

Artikel 5

verpflichtet zur Herstellung geeigneter Anschlüsse an das Landtelegraphennetz.

Artikel 6 und 7

betreffen den Austausch von Angaben, die den Verkehr erleichtern sollen. Dabei ist ausdrücklich vorbehalten, daß insbesondere über die der Landesverteidigung dienenden Anlagen keine Mitteilungen gemacht werden. — 29, 56, 58, 137, 307 —.

Artikel 8

lautet:

> „Der Betrieb der Funkentelegraphenstationen ist möglichst so einzurichten, daß er den Dienst anderer derartiger Stationen nicht stört."

Zur Zeit ist das wichtigste Mittel, um Störungen auszuschließen oder doch zu mindern, die Wahl verschiedener Wellenlängen der elektrischen Fernwirkungen. Das Mittel wird natürlich in dem Maße entwertet, als die Zahl der gleichzeitig arbeitenden Anlagen steigt. Ein zweites Mittel wäre die Richtung der Wirkungen.

Besondere Bedeutung wird ein Zusammentreffen staatlicher Zwecke haben, vor allem das Nebeneinander von Betrieben, die einen europäischen Staat mit seinen Schutzgebieten verbinden, so z. B. Leitungen von England, Belgien, Frankreich und Deutsch-

land nach den afrikanischen Besitzungen dieser Staaten. Es fehlt hier noch gänzlich an besonderen Rechtsregeln. Man wird nicht sagen können, der Staat, der zuerst einen Betrieb eingerichtet habe, besitze ein Vorrecht. Vielmehr wird man annehmen müssen, es sei ein allgemeines Benutzungsrecht für die Völkerrechtsgemeinschaft anerkannt und durch Artikel 8 geregelt.

Diese Regelung steht allerdings unter dem selbstverständlichen Vorbehalte, daß nicht wichtige Werte des einzelnen Staates verletzt werden. So würde z. B. jeder Staat das Recht haben, die Benutzung des über ihm liegenden Luftraumes zur Funkenschrift zu untersagen, wenn sich mit der Zeit etwa ergeben sollte, daß die elektrischen Einwirkungen auf Luftraum und Erde eine schwere Schädigung der Volksgesundheit oder des Pflanzenwuchses zur Folge haben.

Abgesehen von den Fällen solcher grundlegenden Wertverletzungen wird Artikel 8 einstweilen ausreichen. Die allgemeine Fassung „möglichst" ist nicht nur unbedenklich, sondern auch die zur Zeit allein brauchbare. Auch im BGB finden wir schon den Begriff „möglich" verwendet. Der Richter hat seine Grenze für den Einzelfall zu bestimmen, nötigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen. Ebenso wird es im Völkerrecht sein. Können die Staaten sich nicht einigen und ist die Frage nicht wichtig genug, um äußerstenfalls einen Krieg zu rechtfertigen, so wird ein Schiedsgericht nach Vernehmung von Sachverständigen entscheiden.

Artikel 8 gilt nach dem Londoner Vertrage für alle Anlagen der Funkenschrift.

Artikel 9

hat ebenso wie Artikel 8 allgemeine Geltung. Er lautet:

> „Die Funkentelegraphenstationen sind verpflichtet, Notanrufe — woher sie auch kommen mögen — mit unbedingtem Vorrang entgegenzunehmen, zu beantworten und ihnen gebührend Folge zu geben."

Den Zusatz — woher sie auch kommen mögen — hat der Londoner Vertrag eingefügt, um klarzustellen, daß auch die durch Küstenstationen vermittelten Notanrufe beachtet werden müssen.

Durch die allgemeine Fassung der Vorschrift werden auch die von Luftfahrzeugen ausgehenden Notanrufe getroffen. Zwar

unterstehen die Funkenanlagen der Luftfahrt im übrigen nicht dem Vertrage. Auch hat die Londoner Zusammenkunft es abgelehnt, die Funkenschrift der Luftfahrzeuge schon jetzt zu regeln. Es sind aber nach Artikel 9 der neuen Fassung auch die Notanrufe von Luftfahrzeugen von allen Bord- und Küstenstationen zu beachten, während den Anlagen der Luftfahrzeuge eine solche Pflicht noch nicht obliegt.

Artikel 10

regelt die Gebühren. Der Londoner Vertrag hat hier verschiedene wichtige Abänderungen gebracht, die der Einführung des Durchgangsverkehrs und besonderer Arten von Funksprüchen entsprechen.

Artikel 11

sieht eine Ausführungsübereinkunft vor, die zugleich mit dem Vertrage erlassen worden ist. Ihre wichtigsten Bestimmungen bespreche ich in dem nächsten Abschnitt.

Über die Abänderung der Vorschriften soll von Zeit zu Zeit durch Konferenzen von Bevollmächtigten oder durch einfache Verwaltungskonferenzen entschieden werden, je nachdem es sich um den Vertrag oder die Ausführungsübereinkunft handelt. Der Londoner Vertrag bringt hierin eine Änderung. Es sollen in beiden Fällen einstweilen noch Konferenzen von Bevollmächtigten entscheiden, weil die Verhältnisse der Funkenschrift noch zu wenig geklärt sind.

Jede Konferenz soll Ort und Zeit der nächsten festsetzen. Die Londoner Konferenz hat die nächste ordentliche Konferenz für 1917 nach Washington berufen. — Deutsche Verkehrszeitung 1912, 567 —.

Artikel 12

regelt das Stimmrecht der Vertragsstaaten. Jeder Staat hat eine Stimme, mit Nebenländern und Schutzgebieten höchstens sechs.

Der Londoner Vertrag hat die Stimmenverteilung dahin geregelt, daß erhalten haben:

je 6 Stimmen:

Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Rußland, Vereinigte Staaten von Nordamerika,

je 3 Stimmen:
Italien, Niederlande, Portugal,
je 2 Stimmen:
Belgien, Spanien, Japan,
je 1 Stimme:
die übrigen selbständigen Staaten.

Österreich und Ungarn gelten hier als getrennte Länder. Die Anrechnung der Stimme für Bosnien-Herzegowina ist der nächsten Konferenz vorbehalten.

Artikel 13

überträgt dem „Internationalen Bureau des Welttelegraphenvereins" die entsprechenden Aufgaben für die Funkenschrift. Es sind demgemäß zwei Abteilungen gebildet worden, eine für Telegraphie, die andere für Funkentelegraphie.

Die Kosten waren 1906 auf 40000 Franken jährlich veranschlagt worden; die Summe ist in London auf 80000 Franken erhöht worden.

Artikel 14

regelt den Verkehr mit Staaten, die dem Verband nicht angehören. Nur der erste Vertragsstaat, der mit dem außerhalb stehenden Staate in Berührung kommt, darf die Beförderung der Nachricht ablehnen. Hat ein Vertragsstaat die Nachricht angenommen, so muß jeder andere sie weiterbefördern. Jedoch darf jede Küstenstation den Verkehr mit einer Bordstation verweigern, die einem dem Vertrage nicht angehörenden Staate untersteht. Im übrigen steht es den Vertragsstaaten frei, wie sie sich gegenüber den Staaten verhalten wollen, die nicht beigetreten sind.

Artikel 15

bestimmt, daß die Artikel 8 und 9 auch auf andere Anlagen als die im Artikel 1 erwähnten anzuwenden sind.

Der gleiche Satz ist in Artikel 21 ausgesprochen.

Artikel 16

regelt die Form, in welcher Staaten für sich oder ihre Kolonien, Besitzungen und Schutzgebiete nachträglich dem Vertrage beitreten können. Der Beitritt erfolgt auf diplomatischem Wege durch An-

zeige an die Regierung, in deren Bereich die letzte Zusammenkunft abgehalten worden ist. Diese Regierung zeigt den Beitritt den anderen Vertragsstaaten an.

Für die Nebenländer eines Staates kann Beitritt und Kündigung getrennt erfolgen.

Zur Zeit ist die Anzeige an die englische Regierung zu richten.

Artikel 17

verweist auf mehrere Bestimmungen des Petersburger Telegraphenvertrages vom 10./22. Juli 1875, nämlich auf die Artikel

1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 17.

Der Petersburger Vertrag ist nur im Amtsblatt der Telegraphenverwaltung veröffentlicht worden. Ein Abdruck befindet sich in den Völkerrechtsquellen von Fleischmann. — 41, 133 —.

Für die Funkenschrift gelten die folgenden Bestimmungen:

1. Jeder darf die Anlage in Anspruch nehmen.
2. Das Telegraphengeheimnis ist zu wahren.
3. Die Vertragsstaaten übernehmen keine Verantwortlichkeit.
5. Die Telegramme werden in Staats-, Dienst- und Privattelegramme unterschieden.
6. Staats- und Diensttelegramme müssen auch in geheimen Sprachen angenommen werden. Privattelegramme in Geheimsprache können zurückgewiesen werden, jedoch nicht für den Durchgangsverkehr.
7. Jeder Staat darf Privattelegramme zurückweisen, die seine Gesetze, die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten verletzen.
8. Jeder Staat darf den Dienst auf unbestimmte Zeit einstellen, er muß aber den Vertragsstaaten sofort davon Nachricht geben.
11. Telegramme, die den Verkehr selbst betreffen, sind gebührenfrei.
12. regelt die Gebührenberechnung.
17. gibt den einzelnen Staaten das Recht zum Abschluß von Sonderabkommen.

Artikel 17 dürfte gegenüber dem Artikel 14 des Funkentelegraphenvertrages kaum in Frage kommen.

Besonders zu besprechen sind von den übrigen Bestimmungen des Petersburger Vertrages die Artikel 8 und 11.

Die Einstellung des Dienstes, die Artikel 8 jederzeit zuläßt und nur mit einer Anzeigepflicht belastet, ist bei der Drahtfernschrift sehr einfach. Es werden keine Telegramme mehr befördert; damit ist der Verkehr für das Gebiet des Staates aufgehoben. Bei der Funkenschrift liegen die Verhältnisse anders. Auch nach Einstellung der Betriebe eines Staates kann über ihn fort durch die Luft nach anderen Staaten hin der Betrieb fortgesetzt werden. Hat die Heranziehung des Artikels 8 nur den Sinn, daß jeder Staat seine Anlagen sperren dürfe, oder auch den, daß er die Benutzung seines Luftraums untersagen könne? Freilich würde nach den jetzt gegebenen Verhältnissen ein solches Verbot nicht durchführbar sein oder dem Verbot des fremden Betriebes gleichkommen. Die Frage könnte aber einmal von Bedeutung werden. Auf den Konferenzen von Berlin und London ist sie nicht besprochen worden. — 29, 86, 87, 149, 311 —.

Die Bestimmung des Artikels 11 über die Gebührenfreiheit der Diensttelegramme gibt auch zu Zweifeln Anlaß, die 1906 bei den Beratungen besprochen, aber nicht gelöst worden sind, während die neue Ausführungsübereinkunft von 1912 in Artikel 50 die Frage regelt. Im wechselseitigen Dienstverkehr zwischen Drahtfernschrift und Funkenschrift findet danach keine Gebührenfreiheit statt. — 29, 86 —.

Artikel 18

des Funkentelegraphenvertrages sieht bei Streitigkeiten die Möglichkeit einer Entscheidung durch Schiedsgericht vor. Jede Regierung soll eine nicht beteiligte Regierung erwählen. Bei Stimmengleichheit soll eine von den Richtern gewählte unbeteiligte Regierung eines Vertragsstaates entscheiden. Können die Richter sich auf eine solche nicht einigen, so lost die Regierung, auf deren Gebiet das Bureau tätig ist, zur Zeit also die Schweizer, den Obmann aus den vorgeschlagenen Regierungen aus.

Es wird für Streitfälle auch noch das allgemeine Schiedsabkommen vom 18. Oktober 1907 — RGBl 1910, 5 — in Betracht kommen.

Artikel 19, 20 und 23

betreffen die Genehmigung des Vertrages.

Artikel 21

gehört zu den Artikeln 1, 3, 8 und 9 und ist dort schon seinem wesentlichen Inhalte nach besprochen worden. Er regelt den Verkehr aller nicht in Artikel 1 erwähnten Anlagen dahin:

1. Mit Rücksicht auf das System darf nirgends der Nachrichtenaustausch verweigert werden.
2. Artikel 8 und 9 gelten immer.
3. Soweit die Anlagen am öffentlichen Verkehr über See teilnehmen, gilt auch für sie die Ausführungsübereinkunft bezüglich Ausübung des Dienstes, Art der Übermittelung und Abrechnung.

Im übrigen ist der Betrieb der Anlagen keinen Einschränkungen unterworfen.

Artikel 22

bestimmt die Kündigungsfrist auf ein Jahr.

Die Kündigung eines Staates berührt die Fortdauer der Geltung zwischen den anderen Staaten nicht, ebensowenig, wie das Unterbleiben der Genehmigung durch einen Staat auf die anderen von Einfluß ist.

C. Die Ausführungsübereinkunft.

Die Ausführungsübereinkunft enthält die Vorschriften über die Ausführung des Funkentelegraphenverkehrs, und ist im wesentlichen betriebstechnischer Art. Ich unterlasse daher eine eingehende Darstellung ihrer Vorschriften.

Die Londoner Zusammenkunft hat vor allem für den Seeverkehr wichtige Änderungen und Erweiterungen gebracht, zum großen Teil mit Rücksicht auf die beim Untergang der Titanic gemachten Erfahrungen.

Die wichtigsten Neuerungen sind:

Bestimmungen über die Einrichtung der Anlagen — Art. 1 bis 12 —,
Bestimmung über die Dienststunden — Art. 13 —,
Einführung von Abkürzungszeichen — Art. 22 —,
Einführung eines Suchzeichens — Art. 25 —,
Wetternachrichtendienst — Art. 45 —.

Die beiden letzten Neuerungen gehen auf deutsche Vorschläge zurück. Beide werden für die Sicherung des Seeverkehrs wertvoll sein.

Die Einführung eines Suchzeichens trifft die Fälle, in denen ein Schiff Verbindung sucht, aber nicht weiß, welche Schiffe sich in der Nähe befinden, oder deren Anrufzeichen nicht kennt.

Wichtig ist auch die Bestimmung des Artikels 32, daß bei langen Telegrammen nach je 15 Minuten eine Pause von drei Minuten zu machen ist, während der auf Notzeichen geachtet werden kann.

Eine Ausdehnung des Verkehrs ist in der Londoner Ausführungsübereinkunft durch die Zulassung besonderer Arten von Funksprüchen vorgesehen, insbesondere solcher

> mit vorausbezahlter Antwort, mit Vergleichung, mit Empfangsanzeige, sowie dringender, durch Eilboten zu bestellender und zu vervielfältigender. — Art. 38 —.

Rechtliche Betrachtung verdienen die Artikel 12 und 35 der neuen Übereinkunft.

Artikel 12 regelt die Vertragsverletzung. Ziffer 1 betrifft das Verfahren gegen vertragsbrüchige Staatsangehörige, Ziffer 2 dasjenige gegen vertragsbrüchige Staaten. Im ersten Falle hat der zuständige Staat „gegebenenfalls" je nach Lage der Schuld das Zeugnis des Funkers oder die Genehmigung der Anlage zurückzuziehen. Kommt ein Staat dieser Verpflichtung nicht nach, so kann bei wiederholten Zuwiderhandlungen einer Bordstation jeder andere Vertragsstaat seine Küstenstationen ermächtigen, den Verkehr mit dem vertragsbrüchigen Schiffe fortan abzulehnen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Staaten hat hier auf Verlangen auch nur eines Staates ein Schiedsgericht gemäß Artikel 18 des Vertrages zu entscheiden.

Für Fälle des Vertragsbruches entsteht aber weiter die Frage, ob ein Geschädigter Schadensersatz verlangen könne. Die Frage ist von großer Bedeutung. Man wird bei dem Untergange eines Schiffes nicht selten nachweisen können, daß die Rettung wenigstens der Menschen und Postsachen möglich gewesen wäre, wenn ein in der Nähe befindliches Schiff ordnungsmäßig bedient ge-

wesen wäre. Zur Begründung eines Schadensersatzanspruches wäre allerdings folgendes erforderlich:

Pflicht zur Führung einer Anlage der Funkenschrift,
Verletzung dieser Pflicht oder Verletzung der für die Bedienung gegebenen Vorschriften,
Pflicht zur Nothilfe,
Verletzung dieser Pflicht,
ursächlicher Zusammenhang zwischen der Pflichtverletzung und dem Schaden.

Nach geltendem Rechte wird ein Schadensersatzanspruch kaum zu begründen sein; das Völkerrecht bedarf hier weiterer Ausbildung. Die durch den Funkentelegraphenvertrag festgelegten Pflichten bedeuten immerhin einen Anfang zu solcher Rechtsbildung.

Zu Rechtsstreitigkeiten wird auch der Artikel 35 führen können. Er ist die Frucht langwieriger Verhandlungen der Londoner Konferenz. Für die Gebühren ist es wichtig, welche Küstenstation von einer Bordstation angerufen wird. Einige Länder verlangten, es müsse immer die nächste Küstenstation angerufen werden. Das ist auch als Grundsatz anerkannt worden. Vor allem auf Deutschlands Verlangen ist aber ein unmittelbarer Verkehr mit dem Bestimmungslande der Nachricht wenigstens in gewissen Grenzen zugelassen worden, nämlich dann, wenn die verschiedenen Küstenstationen sich „in gleicher oder fast gleicher Entfernung" von der Bordstation befinden. Da die Protokolle der Londoner Konferenz noch nicht veröffentlicht worden sind, habe ich nicht feststellen können, ob der Ausdruck „fast gleich" irgendwie näher bestimmt worden ist. Wenn die Beratungen auch nicht Gesetzeskraft erhalten, so würde es doch hier wesentlich sein, festzustellen, welchen Sinn die Vertragschließenden ihrer Erklärung beigelegt haben. *Fast gleich* ist ein recht unbestimmter Ausdruck. Bei seiner Auslegung wird man, falls in den Protokollen der Konferenz nicht eine andere Meinung *aller* Beteiligten niedergelegt worden ist, davon ausgehen müssen, daß die Entfernungen im Gebiet der Funkenschrift sehr groß sind. Bei einer Reichweite von mehreren tausend Kilometern wird man Stationen, die um hundert Kilometer voneinander entfernt sind, sicher noch als fast gleichweit entfernt ansehen können, ja, man wird noch weiter gehen können. Eine feste Grenze ist nur in Ziffer 2 des Artikels 35 für einen

besonderen Fall gegeben. Ist ein Schiff einer Küstenstation näher als 50 Seemeilen, so darf es keine andere Küstenstation anrufen. In einzelnen Fällen kann die Entfernung auf 25 Seemeilen herabgesetzt werden.

Schwierigkeiten werden vor allem für den Verkehr auf der Nord- und Ostsee sowie im Kanal entstehen.

Es wird sich empfehlen, bei Streitfällen nicht ein Schiedsgericht gemäß Artikel 18 des Vertrages anzurufen, sondern gemäß Artikel 38 des Schiedsabkommens vom 18. Oktober 1907 — RGBl 1910, 5 — eine Auslegung durch den Schiedsgerichtshof im Haag herbeizuführen.

Zu erwähnen ist endlich noch eine Frage, die bisher noch keine völkerrechtliche und in Deutschland auch noch keine staatliche Regelung gefunden hat:

die Einführung eines Zwanges zur Errichtung von Bordstationen.

Verschiedene Staaten, so Italien, Österreich, Spanien, Norwegen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben solchen Zwang für den Personenverkehr auf See eingeführt.

Die Londoner Konferenz hat sich auch mit der Frage beschäftigt, sich aber nicht für zuständig betrachtet und daher nur einen Beschluß gefaßt, der den Regierungen eine baldige und möglichst übereinstimmende Regelung empfiehlt. Der Beschluß ist in das Protokoll aufgenommen, die weitere Behandlung der internationalen Konferenz zur Sicherung der Seefahrt vorbehalten worden.

Bei dieser Frage steht die wirtschaftliche Seite der rechtlichen voran. Einrichtung und Betrieb von Bordstationen legen den Reedereien Ausgaben auf, die ihren Wettbewerb gegenüber ausländischen Unternehmungen schädigen können, wenn die Gegner von diesen Ausgaben frei bleiben. Dies ist der Grund, weshalb man bisher in Deutschland Bedenken getragen hat, einseitig mit Zwangsbestimmungen vorzugehen. Die meisten großen Ozeandampfer sind wohl auch mit Bordstationen versehen. Für sie kommt der Errichtungszwang weniger in Betracht als für die größeren Frachtdampfer. Jedenfalls ist eine einheitliche völkerrechtliche Regelung dieser Frage wünschenswert.

II. Krieg*).

A. Umfang der Regelung.

Auf der zweiten Friedenskonferenz sind die wichtigsten Fragen, die die Behandlung der Funkenschrift im Kriege darbietet, geregelt worden. Von den zwölf Abkommen, die am 18. Oktober 1907 unterzeichnet worden sind, enthalten die folgenden sechs Bestimmungen über die Funkenschrift:

1. Abkommen, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs — RGBl 1910, 107 —,
2. Abkommen, betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte und Personen im Falle eines Landkriegs — 151 —,
3. Abkommen über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten — 181 —,
4. Abkommen, betreffend die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten — 256 —,
5. Abkommen über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege — 316 —,
6. Abkommen, betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekriegs — 343 —.

Man ist genötigt, diese Abkommen oft anzuführen. Es erschwert und belastet die Darstellung, wenn man stets die langen Namen der Verträge angibt. Eine Benennung nach dem Tage des Abschlusses ist nicht möglich, weil alle Abkommen am gleichen Tage abgeschlossen worden sind. Ich schlage daher vor, Abkürzungsbuchstaben einzuführen, und werde die folgenden gebrauchen:

für 1 — L = Landkrieg,
„ 2 — NL = Neutrale im Landkrieg,
„ 3 — K = Kauffahrteischiffe,
„ 4 — B = Beschießung,
„ 5 — BS = Beuterecht im Seekrieg,
„ 6 — NS = Neutrale im Seekrieg.

*) Schriftenverzeichnis: 76, 149, 151, 177.

Die Abkommen regeln drei Gruppen von Fragen, die auch für die Funkenschrift zu unterscheiden sind:

Landkrieg,
Seekrieg,
Neutralität.

Sämtliche Abkommen sind auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, können aber mit Frist von einem Jahre jederzeit gekündigt werden.

Den Mächten, die die Abkommen noch nicht unterzeichnet haben, steht der Beitritt frei. Er erfolgt durch diplomatische Erklärung gegenüber der Regierung der Niederlande, die den anderen Mächten Anzeige macht. Sechzig Tage nach der Anzeige bei der Regierung der Niederlande tritt der Beitritt in Kraft.

Zu den verschiedenen Abkommen haben einzelne Regierungen Vorbehalte gemacht. Soweit sie für die Funkenschrift in Betracht kommen, werde ich sie erwähnen.

Die sämtlichen 6 Abkommen gelten zur Zeit in Europa für

Deutschland, Österreich-Ungarn, Dänemark, Niederlande, Portugal, Schweiz, Schweden, Norwegen, Frankreich, Belgien,

außerhalb Europas für

Mexiko, Salvador, Japan, Guatemala, Panama, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Nikaragua, Haiti und Siam.

Nur einzelne Abkommen gelten in

Großbritannien, Rußland, Rumänien, China, Kuba und Bolivia,

und zwar gelten nicht

L in China,
NL „ Großbritannien,
K „ China und Bolivia,
B „ Rumänien,
BS „ Rußland, China, Kuba, Bolivia,
NS „ Großbritannien, Kuba, Bolivia.

— RGBl 1910, 375, 382, 673, 913; 1911, 193, 895, 914, 972; 1912, 169, 257, 301 —.

Besonders wichtig ist an dieser Übersicht, daß die Abkommen für den Landkrieg und die Rechte und Pflichten Neutraler im Seekriege nicht für Großbritannien gelten.

B. Landkrieg.

Die Einleitung zu dem Abkommen über den Landkrieg enthält einen wichtigen Rechtssatz:

Bis zur Schaffung „eines vollständigeren Kriegsgesetzbuchs" sollen in allen nicht schon besonders geregelten Fällen die Grundsätze des Völkerrechts gelten, „wie sie sich ergeben

aus den unter gesitteten Völkern feststehenden Gebräuchen,
aus den Gesetzen der Menschlichkeit,
aus den Forderungen des öffentlichen Gewissens".

— RGBl. 1910, 109 —.

Der unbedingte Zwang, der dem innerstaatlichen Recht zur Seite steht, ist dem Völkerrechte fremd. Seine Rechtsgenossen, die Staaten, sind aber rechtlich reifer und höher entwickelt als die einzelnen Menschen innerhalb eines Staates. So sind die Rechtsvorschriften für Völker nicht weniger bedeutsam. Ihre Grundlage ist, wie der Artikel 37 des Schiedsabkommens vom 18. Oktober 1907 — RGBl 1910, 33 — das für die Streitentscheidung ausspricht:

„die Achtung vor dem Recht",

und diese Grundlage ist für eine Gemeinschaft von Menschen nicht nur würdiger, sondern auch sicherer als die Zwangsgewalt eines Gesetzes.

Nach L 3 verpflichtet jede Rechtsverletzung zum Schadensersatz, und zwar haftet der kriegführende Staat für alle Handlungen der Angehörigen seiner bewaffneten Macht.

Die Verfolgung der Schadensersatzansprüche wird zweckmäßig vor dem Schiedsgerichtshofe durchzuführen sein, um so mehr, als es sich bei Streitigkeiten hier meistens um die Auslegung des Abkommens handeln wird. Dafür soll nach Artikel 38 des Schiedsabkommens die Schiedssprechung besonders dienen. Man wird im Friedensschlusse die Erledigung der Schadensersatzansprüche dem Schiedsverfahren vorbehalten können.

Dem Abkommen L ist eine Ordnung der Gesetze und Gebräuche des Landkriegs beigefügt, die für die Funkenschrift die beiden wichtigsten Fragen regelt:

Ist ihr Gebrauch Spionage?
Wie sind ihre Anlagen zu behandeln?

Artikel 29 bestimmt im zweiten Absatze, daß nicht als Spione gelten:

„Militärpersonen und Nichtmilitärpersonen, die den ihnen erteilten Auftrag, Mitteilungen an ihr eigenes oder an das feindliche Heer zu überbringen, offen ausführen. Dahin gehören ebenfalls Personen, die in Luftschiffen befördert werden, um Mitteilungen zu überbringen oder um überhaupt Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen eines Heeres oder eines Gebietes aufrecht zu erhalten."

Daß der Gebrauch der Funkenschrift eine offene Ausführung der Nachrichtenabgabe sei, ist anerkannt. Zwar beschränkt sich die Möglichkeit der Aufnahme auf bestimmte Apparate, aber mit solchen kann auch der Feind die Nachrichten auffangen. Der Gebrauch einer Geheimsprache ändert daran nichts. Die Verwendung der Funkenschrift bedeutet keine Spionage, gleichviel ob sie von der Erde oder aus der Luft her erfolgt.

Wohl aber kann der Beförderung durch Funkenschrift eine Spionage vorangehen. Nach dem ersten Absatz des Artikels 29 ist Spion, wer heimlich oder unter falschem Vorwand in dem Operationsgebiet eines Kriegführenden Nachrichten einzieht oder einzuziehen sucht, um sie der Gegenpartei mitzuteilen. Die Funkenschrift kann also der Spionage förderlich sein, indem sie eine durch Spionage gewonnene Nachricht weiter befördert. Dadurch macht sie die Spionage besonders gefährlich; gleichwohl kommt für die Spionage nur die Einziehung der Nachricht in Betracht, nicht auch ihre Beförderung.

Das Abfangen feindlicher Funksprüche ist keine Spionage, sondern ein erlaubtes und wichtiges Kriegsmittel.

Nach Artikel 53 unterliegen der Beschlagnahme, abgesehen von den durch das Seerecht geregelten Fällen,

1. alles bewegliche Eigentum des feindlichen Staates,

2. alle Mittel, „die . . . in der Luft . . . zur Weitergabe von Nachrichten . . . dienen“, auch wenn sie Privatpersonen gehören.

Danach unterliegen der Beschlagnahme alle Anlagen und Betriebsmittel der Funkenschrift, gleichviel wem sie gehören. Nur ist Privateigentum beim Friedensschlusse zurückzugeben, und es ist Entschädigung zu gewähren.

Artikel 56 sichert dem Eigentum wissenschaftlicher Anstalten die Behandlung als Privateigentum zu. Es kommt daher auch für wissenschaftliche Anlagen der Funkenschrift nach Artikel 53 den kriegführenden Staaten ein Beschlagnahmerecht zu.

Der Betrieb der dem Heere zugeteilten Funkenschrift gilt als Kriegsteilnahme. Sämtliche Angehörige des Betriebes sind, wenn sie gefangen werden, als Kriegsgefangene nach den Artikeln 4 bis 20 zu behandeln.

C. Seekrieg.

Die zweite Friedenskonferenz hat nur einzelne Fragen des Seekriegs geregelt. Die Funkenschrift ist in den sechs Abkommen überhaupt nicht genannt; es sind aber gleichwohl verschiedene Vorschriften für sie von Bedeutung.

Die Artikel K 1 und 4 schränken das Seebeuterecht folgendermaßen ein:

Befindet sich ein feindliches Kauffahrteischiff bei Kriegsbeginn in einem feindlichen Hafen oder läuft es in Unkenntnis des Krieges einen solchen an, so soll ihm die Ausfahrt mit einem Passierschein sofort oder binnen einer Frist gestattet werden. Kann das Schiff wegen höherer Gewalt nicht rechtzeitig auslaufen, so darf es nicht eingezogen, sondern nur mit Beschlag belegt oder gegen Entschädigung angefordert werden. Im Falle der Beschlagnahme ist das Schiff nach dem Kriege ohne Entschädigung zurückzugeben.

Wird ein Schiff, dessen Leitung von dem Ausbruch der Feindseligkeiten noch nichts weiß, auf offener See angetroffen, so darf es nicht eingezogen werden. Es kann, und zwar nach Artikel 4 zugleich mit der Ladung in Beschlag genommen und muß dann

nach Friedensschluß zurückgegeben werden. Es kann aber auch gegen Entschädigung angefordert oder zerstört werden. Im letzteren Falle ist für die Sicherheit der Personen und die Erhaltung der Schiffspapiere zu sorgen.

Das Abkommen sagt in Artikel 1, es sei „erwünscht", daß so vorgegangen werde. Das bezieht sich aber nur auf das Gestatten des Auslaufens. Die übrigen Vorschriften sind zwingend, nur Deutschland und Rußland haben für die Behandlung der auf hoher See betroffenen Schiffe — Artikel 3 und 4 — Vorbehalte gemacht.

Die Funkenschrift wird für dieses Abkommen wichtig sein. Erstens wird den Kriegführenden daran liegen, Schiffe mit Bordstationen entweder unschädlich oder sich dienstbar zu machen. Zweitens wird man allgemein annehmen dürfen, daß Schiffe mit Bordstationen dem Abkommen überhaupt nicht unterstehen, denn bei ihnen wird man die Kenntnis von dem Ausbruch der Feindseligkeiten immer voraussetzen dürfen. Durch die Einführung der Funkenschrift wird die ganze durch das Abkommen geregelte Frage für die auf hoher See befindlichen Schiffe an Bedeutung verlieren. Jeder Staat kann bei Ausbruch der Feindseligkeiten seine Handelsflotte sofort benachrichtigen und damit ihre Aufbringung durch feindliche Kriegsschiffe erschweren oder verhindern.

Das Abkommen B untersagt die Beschießung unverteidigter Häfen, Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude durch Seestreitkräfte. Erlaubt ist nach Art. 2 nur die Beschießung von

> „Einrichtungen, die für die Bedürfnisse der feindlichen Flotte oder des feindlichen Heeres nutzbar gemacht werden können".

Danach dürfen alle Anlagen der Funkenschrift, auch Privatanlagen beschossen werden. Der Befehlshaber der Seestreitmacht muß aber zunächst die Ortsbehörde auffordern, die Einrichtung zu zerstören. Wird diese mit angemessener Frist zu stellende Aufforderung nicht befolgt, und kann ein anderes Mittel nicht angewendet werden, so darf die Seestreitmacht die Anlage durch Geschützfeuer zerstören.

Artikel 4 SB verbietet die Wegnahme derjenigen Schiffe, die mit wissenschaftlichen Aufgaben betraut sind. Eine den Artikeln 53

und 56 der Ordnung des Landkriegs entsprechende Bestimmung für Anlagen der Funkenschrift ist hier nicht gegeben. Es sind also die Bordstationen solcher Schiffe geschützt, ein Ergebnis, das doch vielleicht im Kriege nicht gerechtfertigt erscheint. Allenfalls könnte man die abweichende Behandlung der Bordstationen damit rechtfertigen, daß solchen Schiffen die Sicherung vor Seenot erhalten bleiben müsse. Aus dem gleichen Grunde hat man wohl bestimmt, daß Bordstationen der Lazarettschiffe geschützt seien — Artikel 8 des Abkommens, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg, RGBl. 1910, 304 —.

D. Neutralität.

Es gibt drei Arten von Neutralitätsverletzung:
Handlungen
Neutraler in Feindesland,
Neutraler auf neutralem Gebiet,
des Feindes auf neutralem Gebiet.

Ich bespreche Land- und Seekrieg getrennt nach der Regelung der beiden Abkommen NL und NS.

Nach Artikel 17 NL kann ein Neutraler sich nicht auf seine Neutralität berufen, wenn er feindliche Handlungen gegen einen Kriegführenden oder Handlungen zugunsten eines Kriegführenden begeht. Für die Funkenschrift verdient hier die Zeitungsberichterstattung besondere Erwähnung. Im russisch-japanischen Kriege hatte ein englischer Berichterstatter aus der Schlacht bei Port Arthur durch Funkenschrift Kriegsberichte abgesandt. Der russische Statthalter erließ daraufhin eine Bekanntmachung, daß solche Handlungen künftig als Spionage betrachtet werden würden. Wenn nun auch die Berichterstattung nicht unter den völkerrechtlich festgestellten Begriff der Spionage fällt, ist doch jede kriegführende Macht berechtigt, sie zu verbieten und zu verhindern. Solche Maßnahmen verletzen auch keine berechtigten Werte der Presse, da die Kriegsberichterstattung, die sich der Funkenschrift bedient, doch nur zu Zwecken der „Sensation" erfolgt. Freilich haben Handel und Verkehr auf schleunige Benachrichtigung über den Gang eines Krieges zu sehen; aber die Funksprüche von Zeitungsberichterstattern bieten keine geeignete Grundlage, können vielmehr nur

unlauteren Machenschaften förderlich sein. Ebenso, wie die Presse über die Verfolgung von Verbrechern schweigen sollte, sollte sie bei Kriegen sich einer vornehmen Zurückhaltung in der Weitergabe von Nachrichten befleißigen.

Machen Neutrale sich eines Neutralitätsbruches schuldig, so dürfen sie nach Art. 17 Abs. 2 NL nicht strenger behandelt werden als die Angehörigen der feindlichen Macht.

Der neutrale Staat ist nicht verpflichtet, die außerhalb seines Gebietes von seinen Angehörigen begangenen Neutralitätsverletzungen zu verfolgen. Wird der Neutralitätsbruch dagegen im Gebiete des neutralen Staates begangen, so muß dieser einschreiten. Er hat die Handlung zu verhindern und gegebenenfalls zu bestrafen. — Art. 5 NL —.

Für die Funkenschrift entscheidet Artikel 8 NL eine Streitfrage, die in der Rechtswissenschaft vordem lebhaft besprochen worden ist.

> „Eine neutrale Macht ist nicht verpflichtet, für Kriegführende die Benutzung . . . von Anlagen für drahtlose Telegraphie, gleichviel ob solche ihr selbst oder ob sie Gesellschaften oder Privatpersonen gehören, zu untersagen oder zu beschränken."

Die Bestimmung hat ihren guten Grund. Eine Beschränkung würde hier kaum durchzuführen sein und dem Weltverkehr schwere Lasten auferlegen. Bei der großen Reichweite der Funksprüche wird auch nur selten festzustellen sein, mit welcher Station der Verkehr beabsichtigt war. Schwierigkeiten würden auch dadurch entstehen, daß die Anlagen der Funkenschrift zum größten Teile Privateigentum sind und einer dauernden ausreichenden Überwachung sich entziehen könnten.

Steht es sonach der neutralen Macht frei, ihre Stationen den Kriegführenden zur Verfügung zu halten, so ist es den Kriegführenden verboten, auf neutralem Gebiete

1. Anlagen zu errichten, die den Verkehr mit ihren Land- oder Seestreitkräften vermitteln sollen,
2. solche Anlagen zu benutzen, wenn sie vor dem Kriege zu ausschließlich militärischen Zwecken hergestellt und für den öffentlichen Nachrichtenverkehr nicht freigegeben worden sind.

Die neutrale Macht darf Zuwiderhandlungen der kriegführenden Mächte nicht dulden.

Anlaß zu diesen Bestimmungen der Artikel 3 und 5 NL hat wohl ein Fall gegeben, der sich auch im russisch-japanischen Kriege ereignet hat. Rußland hatte in China auf dem Grundstück der russischen Gesandschaft eine Station errichtet, durch die sie mit Port Arthur verkehrte. Die Duldung dieser Anlage wäre jetzt zweifellos nach Artikel 3, 5 NL als Neutralitätsbruch anzusehen. Dabei wäre es natürlich gleichgültig, ob die Anlage auf „exterritorialem" Gebiet innerhalb des neutralen Staates errichtet würde. Im Sinne der Vorschriften des Abkommens ist die Errichtung und Benutzung innerhalb des neutralen Gebietes überhaupt verboten. Man kann übrigens auch gar nicht von einem „exterritorialen" Gebiete sprechen. Im Gebiet des Hauses einer Gesandschaft ist die Ausübung von Hoheitsrechten für den Gebietsstaat beschränkt; Gebiet des Staates bleibt es.

Ausfuhr und Durchfuhr von Ausrüstungsgegenständen braucht nach Artikel 7 NL nicht verhindert zu werden. Es darf also auch die Lieferung von Einrichtungen der Funkenschrift von neutralem Gebiet aus während eines Krieges an Kriegführende erfolgen, ohne daß darin ein Neutralitätsbruch des Staates zu erblicken wäre. Wohl aber könnte ein Neutralitätsbruch der einzelnen neutralen Staatsangehörigen vorliegen, nur daß der neutrale Staat ihn nicht zu verhindern oder zu ahnden braucht.

Ordnet eine neutrale Macht für die Benutzung der Funkenschrift oder für die Lieferung von Einrichtungen Beschränkungen an, so müssen diese alle Kriegführenden gleichmäßig treffen. Die neutrale Macht muß darüber wachen, daß private Unternehmungen der Funkenschrift ebenso vorgehen. — Artikel 9 —.

Wenn eine neutrale Macht einen Neutralitätsbruch selbst mit Gewalt zurückweist, so kann dies nach Artikel 10 nicht als feindliche Handlung gegen den Neutralitätsbrecher angesehen werden.

Das Abkommen über die Neutralität im Seekriege enthält in seiner Einleitung auch den allgemeinen Gedanken

> „daß in den in diesem Abkommen nicht vorgesehenen Fällen die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts zu berücksichtigen sind". — RGBl. 1910, 344 —.

Darin liegt der Keim zu weiterer Rechtsbildung, aber auch schon eine wichtige Grundlage für die Streitentscheidung, insbesondere, falls sie durch Schiedsgericht erfolgt.

Für Neutralitätsbrüche auf offener See sind keine Vorschriften gegeben. Es versteht sich von selbst, daß die Neutralen in solchen Fällen ohne weiteres als Feinde betrachtet und behandelt werden können.

Der Betrieb der Funkenschrift kann aber gerade hier zu Schwierigkeiten führen. Es kann nämlich vorkommen, daß der Neutralitätsbruch sich auf den Funker beschränkt, während die Schiffsleitung nichts davon weiß, ja, mangels einer Kenntnis der Betriebshandhabung gar nichts davon wissen kann. Es wird nun sehr schwer festzustellen sein, ob der Schiffsleitung ein Neutralitätsbruch bekannt gewesen ist. Man wird daher grundsätzlich in solchen Fällen das Einschreiten auf die Einrichtung der Bordstation und den Funker beschränken müssen, dagegen Schiff, Ladung und die übrige Mannschaft freizulassen haben.

Neutrale Staaten brauchen sich um den Betrieb ihrer Bordstationen im Kriege nicht zu kümmern. Ebenso dürfen sie ihre eigenen staatlichen Bordstationen zur Verfügung stellen, sofern sie den Verkehr mit allen Parteien gleichmäßig bewirken. Das Abkommen NS enthält zwar hierüber keine Vorschriften. Artikel 8 NL dürfte aber zu diesem Ergebnisse führen. Bei der Funkenschrift lassen sich Land- und Seeverkehr gar nicht trennen. Es sprechen die gleichen Gründe für die volle Freiheit des Land- wie des Seeverkehrs. Und die Fassung des Artikels 8 NL steht nicht entgegen, zumal da Artikel 3 NL auch von dem Verkehr mit Land- oder Seestreitkräften spricht. Man wird also auch für den Seekrieg anzunehmen haben, daß es für den Staat keinen Neutralitätsbruch darstelle, wenn er duldet, daß Kriegführende neutrale Stationen, seien es Bord- oder Küstenstationen, benutzen. Dagegen können sich die einzelnen Stationen durch Annahme oder Abgabe von Nachrichten eines Neutralitätsbruches schuldig machen, der nur den neutralen Staat als solchen nicht berührt.

Auch für den Seekrieg ist bestimmt, daß kein neutraler Staat die Ausfuhr oder Durchfuhr von Kriegsausrüstungsgegenständen zu verhindern braucht. Zu dieser Bestimmung des Artikels 7

NS ist aber nicht wie zu Artikel 7 NL ausgesprochen, daß Beschränkungen alle Kriegführenden gleichmäßig treffen müssen. Artikel 9 NS bezieht sich nicht auf Artikel 7. Indessen wird man annehmen können, daß sich eine solche Bestimmung schon aus dem Begriffe der Neutralität und aus allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts von selbst ergibt.

Ausdrücklich verboten ist der neutralen Macht

durch Artikel 6 NS: Ausrüstungsgegenstände für Funkenschrift an Kriegführende unmittelbar oder mittelbar selbst abzugeben,

nach Artikel 8 NS: die Ausrüstung eines Kriegsschiffes auf neutralem Gebiet zu gestatten, sowie auch Schiffe, die innerhalb ihres Hoheitsbereiches ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauche hergerichtet sind, auslaufen zu lassen.

Diese Vorschriften enthalten eine wesentliche Einschränkung des Artikels 7. Zwar erwähnen sie die Funkenschrift nicht ausdrücklich, sie sind aber so allgemein gefaßt, daß man sie auch ihnen zu unterstellen hat. Es können für sie aber mit Rücksicht auf Artikel 17 NS Zweifel entstehen. Feindliche Kriegsschiffe in neutralen Häfen dürfen nämlich

„ihre Schäden . . . in dem für die Sicherheit ihrer Schiffahrt unerläßlichem Maße ausbessern, nicht aber in irgendwelcher Weise ihre militärische Kraft erhöhen".

Man könnte bei der großen Zahl von Menschen, die sich auf einem kriegsbereiten Schiffe befinden, annehmen, das Vorhandensein einer Bordstation sei für die Sicherheit der Schiffahrt „unerläßlich". Eine so weite Ausdehnung des Begriffes dürfte aber nicht dem Sinne des Artikels 17 entsprechen, zumal die Betriebsfähigkeit der Bordstation den Gefechtswert erheblich erhöht. Man wird also die Bordstationen auf Kriegsschiffen nicht nach Artikel 17, sondern nach 6 und 8 NS zu behandeln haben.

Für das Verhalten des Feindes auf neutralem Gebiet geben die Artikel 5 und 18 NS Vorschriften.

Artikel 5 untersagt Einrichtung und Betrieb einer Bordstation in neutralen Häfen und Gewässern, Artikel 18 verbietet die Benutzung solcher Gewässer zur Erneuerung oder Verstärkung der Vorräte.

Während für den Landkrieg dem neutralen Staat die Pflicht auferlegt ist, Neutralitätsbrüche nicht zu dulden, bestimmt Artikel 25 NS nur die Verpflichtung

> „nach Maßgabe der . . . zur Verfügung stehenden Mittel die erforderliche Aufsicht auszuüben“, um innerhalb der „Häfen, Reeden und Gewässer jede Verletzung . . . zu verhindern“.

Diese Fassung trägt den besonderen Verhältnissen des Seekrieges Rechnung.

Auch für den Seekrieg besteht die Vorschrift, daß die Wahrung der Neutralität nie als unfreundliche Handlung angesehen werden dürfe. — Art. 26 —.

Zwei besondere Fälle des Seekrieges, die in dem Abkommen nicht geregelt worden sind, verdienen noch eine Besprechung: der Blockadebruch und das ius angariae.

Ob der Verkehr durch Funkenschrift einen Blockadebruch darstelle, darüber ist schon viel gestritten worden. Nach der Fassung der Londoner Erklärung über den Seekrieg vom Jahre 1910 nimmt man jetzt meistens an, es liege kein Blockadebruch vor, da ein solcher körperliches Eindringen in das blockierte Gebiet verlange. Diese Ansicht dürfte richtig sein. Der ganze Streit wird aber wenig Bedeutung haben, denn in der Herstellung der Verbindung mit dem blockierten Platze wird man regelmäßig einen Neutralitätsbruch sehen können, der allein schon die Aufbringung des bis dahin neutralen Schiffes rechtfertigt. Wenn auch nach Artikel 8 NL kein neutraler Staat verpflichtet ist, den Verkehr der Funkenschrift zu untersagen oder zu beschränken, so wird im Einzelfalle in der Herstellung des Verkehrs eine feindliche Handlung leicht nachzuweisen sein. Artikel 8 sagt nicht etwa, daß der Verkehr in Funkenschrift kein Neutralitätsbruch sei, sondern nur, daß der neutrale Staat noch nicht die Neutralität breche, wenn er sich um diesen Verkehr nicht kümmere.

Das ius angariae bedeutet das Recht eines kriegführenden Staates, auf See neutrales Eigentum zu Kriegszwecken gegen Entschädigung anzufordern. Ob dieses Recht noch als bestehend angesehen werden könne, ist bestritten. Ich nehme an, daß gegenüber der heute bereits gegebenen rechtlichen Grundlage des See-

krieges dieses Recht nicht mehr gewährt werden kann und bei den Verkehrsverhältnissen unserer Zeit nicht mehr gewährt zu werden braucht. Es könnte allerdings gerade für die Ausbesserung von Bordstationen auf hoher See wichtig werden; indessen wird man wohl sagen dürfen, daß hier die Rücksicht auf das neutrale Sondereigentum wichtiger sein sollte als die Unterstützung der Kriegführenden.

Die Regelung der Funkenschrift zeigt die erfreuliche Erscheinung, daß das neue Verkehrsmittel nicht nur schnell zu einer umfassenden Einigung der Völker, sondern auch zu der Erkenntnis geführt hat, daß kriegführende Mächte den freien Weltverkehr so wenig als möglich stören sollen; und so darf man in der Funkenschrift ein neues wichtiges Band sehen, das die Völker zu einer Rechtsgemeinschaft enger zusammenzuschließen berufen und fähig ist.

Sechster Teil.

Luftfahrt.

1. Allgemeines*).

Nach dem vierten Artikel der Reichsverfassung untersteht die Luftfahrt der Aufsicht und Gesetzgebung des Reiches nur so weit, als sie gewerblich betrieben wird. Im übrigen gebührt die Regelung des Luftfahrtrechts den einzelnen Bundesstaaten. Auch den Luftverkehr im allgemeinen haben diese zu ordnen; die Ziffern 8 und 9 des Artikels 4 sprechen nur von dem Verkehr auf Land- und Wasserstraßen.

Es dürfte zweckmäßig sein, diesen Rechtszustand zu ändern und dem Reiche die gesamte Gesetzgebung für das Gebiet der Luftfahrt zu überweisen. Nicht selten wird sogar verlangt, daß nicht einmal das Reich, sondern die Rechtsgemeinschaft der Völker hier als Gesetzgeber einzugreifen habe. Im Jahre 1909 hat sich ein Rechtsausschuß — Comité juridique international de l'aviation gebildet, mit der Aufgabe, ein Luftgesetzbuch — Code de l'air — herzustellen. Dieser Rechtsausschuß hat in den Jahren 1911 und 1912 je einmal getagt und das Luftgesetzbuch bis zu seinem Artikel 22 gefördert. — DLZ 1911, N. 25 S. 13, 1912, 342; RL 1912, 97; die RL ist die Zeitschrift des CJA und berichtet in jeder Nummer über die Arbeiten an dem Luftgesetzbuch —. Die einzelnen Vorschriften bespreche ich bei den besonderen Abschnitten. Über die allgemeine Bedeutung dieses Luftgesetzbuchs stelle ich meine Auffassung hier voran.

Es handelt sich um ein Werk, das seine Entstehung zwei Einflußgebieten verdankt: dem Sport und der Rechtswissenschaft. Das Gesetzbuch gibt nur allgemeine Regeln für eine Ausgestaltung des Luftrechts, es enthält nur einen Plan, noch nicht die Ausführung selbst. Wenn es aber auch nur die allgemeinen Grund-

*) Schriftenverzeichnis: 3, 5, 6, 10, 14, 15, 16, 20, 24, 32, 35, 37, 39, 42, 48, 49, 53, 54, 55, 57, 60, 61, 64, 77, 84, 87, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 108—115, 123, 126, 130, 134, 135, 138, 143, 152, 153, 160, 168, 182, 185, 186, 198, 199, 200.

züge aufzeichnet, es ist doch zweifelhaft, ob auch nur diese von den Völkern übereinstimmend anerkannt werden können. Gerade im Luftrecht treffen zwei Grundwerte des einzelnen Volkstums zusammen, die eine allgemeine Verständigung erschweren:

die Landesverteidigung und der gewerbliche Wettbewerb.

Dazu kommt, daß die Entwickelung der Luftfahrt in den einzelnen Ländern noch recht verschieden ist, so daß das Bedürfnis nach einer rechtlichen Regelung noch auf sehr verschiedenen Stufen steht, daher auch die Ausgestaltung dieser Regeln bei den einzelnen Völkern noch auf lange Zeit hinaus sich verschieden entfalten wird.

So viel wertvolle Anregungen die Arbeit des CJA auch geben wird, es erscheint aus den dargelegten Gründen doch wenig aussichtsvoll, in absehbarer Zeit ein Weltrecht der Luftfahrt zu schaffen. Die bisher gepflogenen Verhandlungen zwischen den Staaten haben auch noch zu keinem Ergebnisse geführt, während über die Benutzung des Luftraums für die Funkenschrift eine Einigung ohne große Mühe erzielt worden ist.

Vielleicht möchte ein anderer Weg für die Luftfahrt gangbarer sein: der Abschluß von Staatsverträgen zwischen Grenzstaaten. Es würden dann zunächst kleinere Rechtsgemeinschaften von Völkern entstehen, deren rechtliche und wirtschaftliche Entwickelung annähernd gleich wäre; und von diesen Rechtskreisen aus würde sich allmählich ein Weltrecht bilden.

Die Luftfahrt ist auch kein Gebiet, das einer so allgemeinen Regelung jetzt schon bedürfte wie die Funkenschrift. Am häufigsten wird der Grenzverkehr Anlaß zu Rechtsfragen geben. Auch deshalb erscheint eine baldige Regelung durch Verträge zwischen Grenzstaaten zunächst erforderlich und ausreichend.

Vor allem ist es für Deutschland wichtig, selbst zu einem Luftfahrtrecht zu gelangen. Meine Arbeit will einen Beitrag zur Förderung dieser Aufgabe bringen, und zwar dadurch, daß sie eine Zusammenstellung des ganzen Arbeitsgebietes versucht. Wir stehen hier einer neuen Lebenserscheinung gegenüber, die in die verschiedensten Gebiete unseres bisher ausgebildeten Rechts eingreift, auf fast allen aber eine selbständige neue Regelung ver-

langt. Ein einzelner Rechtskundiger kann das Ganze nicht so vollkommen überschauen und beherrschen, daß er einen abgeschlossenen Gesetzesentwurf zu liefern vermöchte. Dieses Werk können aber auch Rechtskundige allein nicht vollenden; vielmehr geht es nicht ohne die Mithilfe der Sachkundigen der verschiedenen Arbeitsfelder. Wenn ich mich darauf beschränke, einen möglichst vollständigen Arbeitsplan aufzustellen, so habe ich damit eine zwar bescheidenere, aber zunächst wohl nicht weniger wichtige Aufgabe vor mir.

Ich betrachte, anders als die meisten Darstellungen des Luftfahrtrechtes, zunächst das deutsche Recht, und dann erst das Völkerrecht.

Für das deutsche Recht unterscheide ich öffentliches und bürgerliches Recht, wobei ich unter öffentlichem Recht alles verstehe, was Hoheitsrechte des Staates berührt.

Aus dem öffentlichen Recht kommen für die Luftfahrt die folgenden Gebiete in Betracht:

Wehrrecht,
Postrecht,
Zollrecht,
Stempelrecht,
Personenstand,
Strafrecht,
Gewerberecht,
Sicherheitspolizei,
Vereinsrecht.

Von den Gebieten des bürgerlichen Rechts bespreche ich nur die, welche einer besonderen Ausgestaltung für die Luftfahrt bedürfen. Es sind dies:

Bürgerliches Gesetzbuch,
Handelsgesetzbuch,
Zivilprozeßordnung,
Versicherungsrecht,
Patentrecht.

Deutschland hat bisher nur wenige Vorschriften erlassen, die die Luftfahrt regeln. Das Reich hat sich auf Wehr- und Post-

recht beschränkt, Preußen und verschiedene andere Bundesstaaten haben durch Ministerialverfügungen die allgemeinen Grundsätze der Sicherheitspolizei für den Luftverkehr zusammengestellt. Dieser Zustand der Rechtszersplitterung und Rechtsunsicherheit ist der Entfaltung der Luftfahrt sehr hinderlich, und es ist zu wünschen, daß das in Aussicht genommene Reichsgesetz bald ergehe.

Der rechtlichen Besprechung lasse ich auch hier eine kurze Darstellung der technischen und wirtschaftlichen Grundlagen vorangehen.

Luftfahrt ist Bewegung im Luftraum. Wir kennen keine natürliche Bewegung, die nicht mit der Erscheinung zusammenhängt, die wir Schwerkraft nennen. Nach dem Ort ihres Geschehens unterscheiden wir drei Arten von Bewegung:

auf der Erde — gehen,
im Wasser — schwimmen,
in der Luft — fliegen.

Während der Mensch sich auf der Erde und im Wasser ohne künstliche Hilfsmittel bewegen kann, ist ihm die natürliche Bewegung des Fliegens versagt. Das darf jetzt wohl als festgestellt betrachtet werden. Der Mensch kann nicht fliegen, weil er

schwerer als die Luft und zugleich
schwächer als die Schwerkraft ist.

Nur künstlich kann er sich im Luftraum bewegen, indem er die Schwerkraft

benutzt oder überwindet.

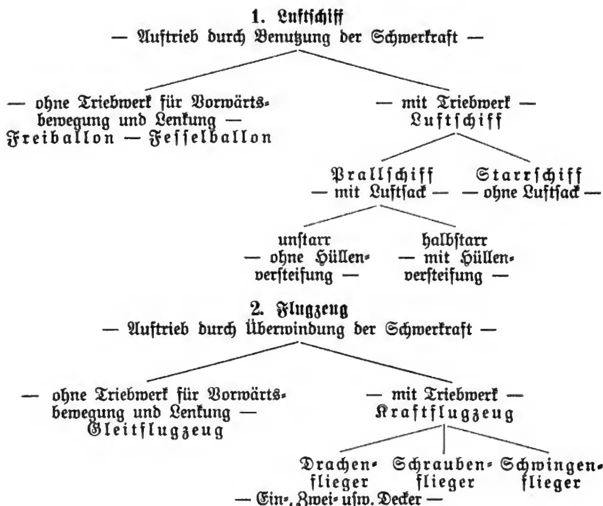
Benutzt wird die Schwerkraft, indem man einen Gegenstand verwertet, der leichter als die Luft ist, deren Raum er einnimmt. Leichter als die Luft — das heißt, die Schwerkraft zieht die über dem Gegenstande befindliche Luft nach unten und treibt dadurch zugleich den leichteren Gegenstand in die Höhe.

Überwunden wird die Schwerkraft durch Maschinenkräfte.

Zu der Richtung des Auftriebs — mag er durch Benutzen oder Überwinden der Schwerkraft erzielt werden — kann eine zweite Kraftrichtung kommen, die eine Vorwärtsbewegung und Lenkung ermöglicht.

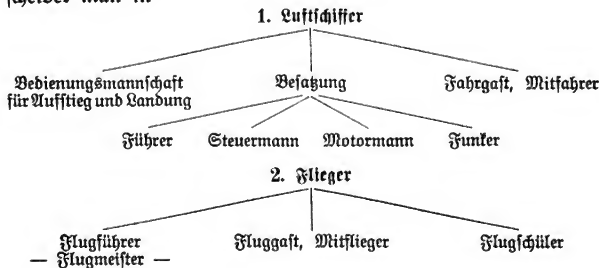
Danach unterscheidet man jetzt folgende Arten von

Luftfahrzeugen:



Die Luftfahrer

scheidet man in



Die Bennungen sind von dem deutschen Luftfahrerverbande aufgestellt — DLZ 1912, 481 —. Es wäre zu wünschen, daß das Gesetz sie annähme und dadurch die Grundlage für eine einheitliche Sprachentwickelung schaffte. Dabei könnte man aber wohl das Wort Ballon durch Ball ersetzen.

Das Wort Luftschiff gibt deshalb zu Bedenken Anlaß, weil es den Vergleich mit dem Meere aufrecht erhält. Da das Wort aber eingebürgert und schwer ersetzbar ist, wird man es beibehalten können, wenn man sich nur dessen bewußt bleibt, daß Luftraum und Meer in wichtigen Eigenschaften verschieden sind und deshalb auch im Recht verschieden behandelt werden müssen.

Über den Umfang der deutschen Luftfahrt habe ich nur wenige Zahlen ermittelt. Soweit die angegebenen Quellen nicht ausreichen, gründen sich die Zahlen auf Auskünfte des deutschen Luftfahrerverbandes.

Dieser Verband, der den ganzen deutschen Luftsport umfaßt, hat bis Ende Januar 1913 ausgestellt

35 Zeugnisse für Luftschiffführer,
357 „ „ Flugzeugführer.

Freiballonführer gab es Ende 1910 etwa 800.

In Betrieb sind zur Zeit 26 Luftschiffe, 25 Luftschiffhallen, 54 Flugplätze und 16 Fliegerschulen. Die Flugplätze sind allerdings größtenteils zugleich Truppenübungsplätze oder Rennbahnen. Herstellung und Absatz von Luftfahrzeugen haben im Jahre 1910 betragen

	für das Inland	für das Ausland
Luftschiffe	2	1
Flugzeuge	42	5
Motoren für Luftschiffe . .	16	—
Motoren für Flugzeuge . .	175	22.

Die Höchstleistungen der deutschen Luftfahrt waren im Jahre 1911:

höchste Geschwindigkeit {Luftschiff 75 km / Flugzeug 170,61 km} in der Stunde.
„ Tagesleistung des Flugzeugs . . 1252 km,
„ Fahrtleistung des Freiballs . . 1820 km,

größte Höhe des Flugzeugs . . . . . . 2200 m,
" " " Freiballs . . . . . . 10800 m.
— 163, 1912, 289/92; DLZ 1910 N 2, S. 13; 1912, 121; 69, 1912, 128, 145; RL 1913, 93, 303 —.

Für die Bedeutung der Luftfahrt sagen diese Zahlen nur wenig. Zunächst liegt ein hoher Wert in dem durch Zahlen überhaupt nicht auszumessenden Gedanken: die Menschheit hat eine Aufgabe gelöst, die seit Jahrtausenden vor ihrem Sinnen gestanden hat. Dadurch hat sie sich aber zugleich eine Fülle neuer Lebensmöglichkeiten geschaffen.

Im Kriege bildet das Luftfahrzeug eine gewaltige Waffe. Früher hat man ihre Bedeutung in dem Erkundungs- und Nachrichtendienst erblickt. Da die Möglichkeit einer Beschießung von der Erde aus aber immer vollkommener gestaltet wird, scheint der Hauptwert des Luftschiffes sich in den Angriff zur Nachtzeit zu legen. Flugzeuge dagegen werden mit ihrer großen Geschwindigkeit auch bei Tage als Angriffswaffe und im Nachrichtendienst verwendet werden können. Man wird aber nicht nur sagen dürfen, daß das Luftfahrzeug für einen Krieg neue Schrecken und Gefahren bringt, es darf wohl auch als eine neue Bürgschaft des Friedens bezeichnet werden.

Dem Verkehr im Frieden bringt das Luftfahrzeug zweierlei, eine Entlastung und eine Beschleunigung. Zwei Gründe stehen aber zur Zeit noch einer Ausdehnung des Luftverkehrs entgegen: die hohen Kosten und die Unsicherheit. Für den Güterverkehr wird die Luftfahrt voraussichtlich überhaupt keine Bedeutung erlangen. Hat doch nicht einmal die Eisenbahn die Verfrachtung auf dem Wasserwege verdrängen können. Die Luftfahrt wird daher zunächst nur für Vergnügungsfahrten und die Postbeförderung in Frage kommen. Vielleicht könnte ein Personenverkehr zwischen Großstädten und ihren entfernteren Vororten sowohl die Luftfahrt wie die Entwickelung der Wohnungsverhältnisse fördern.

Daß ein neues Gewerbe geschaffen wird, bedeutet allein schon eine Quelle von Verdienst für den Volkswohlstand, sofern Angebot und Nachfrage im richtigen Verhältnis zu einander bleiben.

Einen großen Vorteil wird die Luftfahrt dem Vermessungswesen bringen. Landesvermessungen sind sehr teuer und nehmen

so viel Zeit in Anspruch, daß bei Abschluß der Arbeit meistens wieder von vorn angefangen werden muß. So hat die als musterhaft geltende Vermessung von Bayern

63 Jahre gedauert und etwa
43 Millionen Mark gekostet.

Die Vermessung des Stadtgebietes von Berlin hat bei einer Dauer von 22½ Jahren über 1½ Millionen Mark erfordert. Deutschland zahlt jetzt jährlich etwa 65 Millionen Mark für Landesvermessung. — DLZ 1912, 468/9 —.

Hier ermöglicht die Luftfahrt eine Ersparnis von Geld, Zeit und Kraft, deren Wert auf viele Millionen Mark jährlich zu veranschlagen ist. Vermessungen, die vom Luftschiff aus mit Stereophotographie vorgenommen werden, sind sehr viel billiger und in ihrer Dauer mit der alten Arbeitsform gar nicht zu vergleichen.

Die Erdkunde wird von der Luftfahrt wesentlich gefördert werden. Die Erforschung unwegbarer oder nur mit Gefahr zugänglicher Gebiete wird durch die Luftfahrt oft erst ermöglicht werden.

Für die Wissenschaft vom Wetter bedeutet die Luftfahrt schon seit langer Zeit eine wichtige Grundlage.

Endlich darf die Wertung der Luftfahrt eines nicht vergessen: wir haben hier eine neue Arbeit vor uns, die Geist und Körper bis aufs äußerste anspannt, neue Kraftleistungen und damit auch neue Fähigkeiten erzeugt. Der einzige Einwand, den man hiergegen geltend machen könnte und oft auch geltend macht, ist die Gefahr. In doppeltem Sinne: die Luftfahrt gefährdet, und sie ist gefährdet. Dieser Einwand sagt aber nichts gegen eine Erscheinung, die dem Leben in seiner Gesamtheit so viel neue Kräfte und Möglichkeiten erschließt.

Erstens wird die Gefahr meistens überschätzt. Die Schuld daran trägt vor allem die Presse, die jeden, auf den kleinsten Unfall in der größten Schrift bekannt gibt. Kein Wunder, wenn sich dann im Volke die Ansicht bildet, die Luftfahrt sei eine besonders gefährdete und gefährdende Tätigkeit. Es ist ja überhaupt ein Übelstand, daß unsere Presse meistens nur von den Ausnahmen, selten aber von der Regel spricht. Das geistige Leben wird da-

durch von einer gesunden Einheitlichkeit auf ein enges Gebiet künstlich gesteigerter Erregung hingedrängt.

Zweitens — und das ist noch wichtiger —, ist Gefahr denn immer etwas Schlechtes? Gefahr stählt. Und in der Stählung des Mutes liegt auch ein sittlicher Wert der Luftfahrt.

Bei der rechtlichen Regelung des neuen Gebietes wird man also davon ausgehen müssen, daß die Luftfahrt für die Wehrkraft Deutschlands, für seine wirtschaftliche Entfaltung, die Ausbildung der körperlichen, geistigen und sittlichen Kraft des einzelnen Menschen, und für die wissenschaftliche Forschung neue Werte schafft und erschließt, die zunächst dem deutschen Volke, darüber hinaus aber der ganzen Menschheit Fortschritte bringen werden, deren Umfang wir wohl kaum schon recht zu würdigen verstehen.

2. Öffentliches Recht.

I. Wehrrecht*).

Wie man von einer Wehrordnung spricht, so kann man auch statt vom Militärrecht vom Wehrrecht sprechen. Dieser Ausdruck ist auch deshalb besser, weil er Heer und Flotte umfaßt.

Für die Landesverteidigung ist die erste und wichtigste Rechtsfrage: Soll die Luftfahrt Staatsvorrecht sein, oder soll wenigstens die Veräußerung von Luftfahrzeugen an das Ausland beschränkt oder ausgeschlossen werden?

Eine Verstaatlichung der ganzen Luftfahrt dürfte weder erforderlich noch zweckmäßig sein. Gerade auf diesem neuen Gebiete braucht die Entwickelung die freie Entfaltung der Kräfte. Daß der Staatsbetrieb hierfür nicht der geeignete Boden ist, darf man nach allen bisher gemachten Erfahrungen annehmen. Das Reich wird aber, wie es auch schon getan hat, einzelne besonders wichtige Erfindungen dem Auslande vorenthalten müssen. So sind die Zeppelinluftschiffe einstweilen ausschließlich für die deutsche Luftfahrt bestimmt, und es schweben Verhandlungen, auch andere Bauarten unserem Lande zu sichern. Eine rechtliche Grundlage dafür gibt 5 Abs. 2 des Patentgesetzes.

*) Schriftenverzeichnis: 109.

Über Umfang und Einrichtung unserer der Landesverteidigung dienenden Luftfahrt sollte man so wenig als möglich sprechen. Die Geheimhaltung, die von der Heeresverwaltung beobachtet wird, sollte allenthalben von Deutschen bewahrt werden. Vor allem auch von unserer Presse.

Für das Recht sind nur einzelne Fragen wichtig:

1. Der Schutz der Luftfahrzeuge gegen Beschädigungen,
2. Schutz vor Spionage durch Luftfahrzeuge,
3. Schadenshaftung bei Unfällen,
4. Personenstand der Luftfahrer,
5. Fürsorge für verunglückte Luftfahrer,
6. Beförderung der Fahrzeuge und Luftfahrer zu Lande.

Von diesen Gebieten sind die beiden letzten schon Gegenstand reichsrechtlicher Regelung geworden.

Das Fürsorgegesetz für militärische Luftfahrer vom 29. Juni 1912 — 415 — bestimmt folgendes:

Luftfahrer, die im Dienste des Reichsheeres, der Kriegsflotte oder der Schutztruppen infolge der besonderen Gefahren der Luftfahrt eine Dienstbeschädigung erleiden und dadurch Rechte auf Pension oder Rente erwerben, erhalten eine Luftdienstzulage, die wie die Kriegszulage behandelt wird. Neben der Luftdienstzulage kann eine Alterszulage gewährt werden, dagegen nicht zugleich Kriegszulage, Pensions- oder Rentenerhöhung, oder Tropenzulage.

Für die Hinterbliebenen der tödlich Verunglückten, sowie derer, die eine Luftdienstzulage erhalten haben, ist die Fürsorge die gleiche, wie für Hinterbliebene der im Kriege Gefallenen oder Beschädigten; für Verwandte der aufsteigenden Linie jedoch nur dann, wenn der Verstorbene sie zur Zeit seines Todes oder seiner letzten Krankheit ganz oder überwiegend unterhalten hat. Versorgungsberechtigten Witwen können besondere Beihilfen nach den Vorschriften des Gesetzes vom 17. Mai 1907 gewährt werden.

Soweit nach den anzuwendenden Bestimmungen des Kriegsdienstes für Berechnungen der Friedensschluß maßgebend ist, tritt an seine Stelle hier die Beendigung der letzten dienstlichen Luftfahrt.

Das Gesetz ist mit dem Tage seiner Verkündigung in Kraft getreten.

Für die Beförderung von Luftfahrzeugen und deren Begleiter zu Lande ist die Militärtransportordnung durch zwei Bekanntmachungen des Reichskanzlers abgeändert worden. — RGBl 1904, 445; 1912, 448 —. Die erste spricht nur von „Militärluftballons", die zweite nennt alle zur Zeit gebräuchlichen Arten von Luftfahrzeugen. Es sind eingehende Vorschriften über Verpackung, Beförderung und Tarife gegeben, ebenso über die Beförderung der Luftfahrer selbst.

Eine Bekanntmachung vom 5. März 1910 — RGBl 599 — bestimmt, daß der Militärtarif der Eisenbahnen auch für die Zöglinge der Luftschifferschule gilt. — s. auch RGBl 1912, 550. —

Über den strafrechtlichen Schutz, den Personenstand der Luftfahrer und die Schadenshaftung für Unfälle sind noch keine besonderen Vorschriften erlassen, weder für das Wehrrecht noch sonst. Ich bespreche die einzelnen Fragen bei ihrem Hauptgebiete.

II. Postrecht*).

Die Fassung des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 — 347 — ist so allgemein, daß man ohne Bedenken annehmen darf, dem Reiche stehe das Postregal auch für die Beförderung im Luftraum zu. § 1 des Gesetzes ist einer der wenigen Rechtssätze, denen die Luftfahrt ohne weiteres unterstellt werden kann.

Die Post wird die Luftfahrt nur dann benutzen, wenn es sich darum handelt, leichte Gegenstände schnell zu befördern; die Briefbeförderung wird daher das einzige Entwickelungsgebiet sein.

Einstweilen ist die Entfaltung des Postverkehrs im Luftraume noch gering. Allerdings ist auf den Luftschiffen der Delag — Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft zu Frankfurt am Main — schon ein Luftpostdienst eingerichtet. Dieser dient aber nicht der Beförderung von Ort zu Ort, sondern nur den im Luftschiff aufgegebenen Postsachen. Darüber bestimmt die Verfügung des Reichspostamts vom 21. August 1912 folgendes. — Amtsblatt der Reichspostverwaltung 1912, 194 —.

*) Schriftenverzeichnis: 22, 113, 165.

Die Postbetriebstellen auf den Luftschiffen befördern nur die von den Mitfahrern während der Fahrt aufgegebenen Briefe und Postkarten. Briefmarken werden auf dem Luftschiff verkauft. Die Abstempelung erfolgt mit einem länglichen Stempel, der die Bezeichnung Luftpost, den Namen des Luftschiffes und den Tag, nicht auch die Stunde der Stempelung enthält.

Nach der Landung werden die Postsachen auf schnellstem Wege der nächsten Ortspostanstalt zugeführt, von wo sie in den gewöhnlichen Postverkehr übergehen. Verboten ist es, Luftpostkarten in einen Briefkasten zu legen oder die Postsachen während der Fahrt abzuwerfen.

Der Luftpostverkehr umfaßt Fahrten zwischen

> Baden-Baden, Frankfurt a. M., Düsseldorf, Gotha, Hamburg, Potsdam, Stuttgart und München.

Nun gibt es in Deutschland drei verschiedene Arten von Postwertzeichen: solche der Reichspost, bayrische und württembergische. Die Verfügung des Reichspostamts enthält daher Bestimmungen über die Verwendung der Wertzeichen. Sie lauten so:

> „Auf Fahrten innerhalb des Reichspostgebiets und Württembergs sind ausschließlich Postwertzeichen mit der Inschrift „Deutsches Reich" zu verwenden und gültig, auf Fahrten innerhalb Bayerns nur bayrische Postwertzeichen. Im Verkehr der Luftposten zwischen dem Reichspostgebiet oder Württemberg einerseits und Bayern andererseits haben an den Abfahrts- und Zwischenlandungsorten die an Bord der Luftschiffe eingelieferten Sendungen die Wertzeichen derjenigen Verwaltung zu tragen, in deren Bereich jene Orte liegen. Die während der Fahrt von und nach Bayern aufgelieferten Sendungen können dagegen nach Wahl der Absender mit bayrischen oder mit Marken, welche die Inschrift „Deutsches Reich" tragen, frankiert werden. Die Reichspostanstalten haben daher bei solchen Fahrten ihnen von den Luftschiffen zugeführte Sendungen mit gültigen bayrischen Postwertzeichen nicht zu beanstanden. Unstatthaft ist aber die gleichzeitige Verwertung beider Markensorten zur Frankierung einer und derselben Sendung. Derart frankierte Sendungen sind, sofern sie dem Ab-

sender nicht zurückgegeben werden können, als unfrankiert zu behandeln."

Entkleidet man diese Vorschriften ihrer — so zu sagen: behördlichen Form, so ergibt sich eine Rechtslage, die einfacher ist, als sie nach den Vorschriften erscheint.

Bei Fahrten innerhalb Bayerns sind nur bayrische Postwertzeichen zu verwenden.

In allen anderen Fällen sind Wertzeichen der Reichspost zu verwenden. Daneben können verwendet werden:

bayrische Marken, wenn Aufstieg oder Landung in Bayern erfolgt,

württembergische Marken, wenn Aufstieg oder Landung bei einer nach oder von Bayern unternommenen Fahrt in Württemberg erfolgt.

Es darf aber nur je eine Markensorte verwendet werden.

Die Betriebsbeamten der Luftschiffe werden auf das Postgeheimnis verpflichtet.

Alle Sendungen unterliegen der Ferngebühr.

Über die Verwendung der Funkenschrift in der Luftfahrt habe ich schon gesprochen — Seite 152 —.

Auf drei Gebieten kann die Luftfahrt künftig für die Post von großer Bedeutung werden: im Kriege, für überseeischen Verkehr und für unsere Schutzgebiete.

Die Feldpost ist ein wichtiges Hilfsmittel der Kriegführung. Eine regelmäßige, schnelle und sichere Postverbindung mit der Heimat hebt und festigt die Stimmung der Truppen. „Brot und Briefe" waren die beiden wichtigsten Dinge, nach denen die Deutschen im Feldzuge von 1870 verlangten, wenn der Dienst beendigt war. In jenem Kriege sind etwa 90 Millionen Briefe befördert worden, täglich also etwa 315 000. Die Hauptschwierigkeit für die Feldpost lag bisher darin, daß es ihr in Feindesland oft an den nötigen Beförderungsmitteln fehlte. In dem Luftfahrzeug hat die Post das schnellste und beste Beförderungsmittel erhalten, das man sich denken kann. Die Franzosen haben von ihm schon 1870 einen für die damaligen Verhältnisse weiten

Gebrauch gemacht. Aus Paris sind während der Belagerung an 2½ Millionen Briefe durch Freiballons befördert worden. — 165, 1—40; 113 —.

Im überseeischen Verkehr wird die Luftpost dann wertvoll sein, wenn infolge der Eisverhältnisse ein Verkehr über Wasser nicht möglich ist, wie dies bei den dänischen Gewässern im Winter oft eintritt. Es haben auch schon Verhandlungen wegen Einführung einer Luftpostverbindung zwischen Deutschland und Dänemark geschwebt. Dänemark hat sich aber bisher ablehnend verhalten. — DLZ 1913, 39 —.

Für unsere Schutzgebiete kann die Luftpost von der gleichen Bedeutung werden wie die Funkenschrift. Man erspart die Anlegung von Straßen und vermeidet eine Reihe von Gefahren.

Schließlich könnte ein Weltluftpostverkehr dem schon lange angestrebten Ziele eines einheitlichen billigen Weltportos näher führen — DLZ 1913, 139 —. Daß es bisher zu keiner allgemeinen Einigung gekommen ist, liegt an dem Widerspruch derjenigen Mächte, die aus den Durchgangsgebühren erhebliche Einnahmen ziehen. Allerdings würde die Luftpost nur dann etwas ändern können, wenn sie auf weite Strecken hin unter Übergehung von dazwischen liegenden Ländern einen Verkehr einrichtete. Ein solcher Verkehr würde aber wohl nur auf Grund neuer Staatsverträge sich entfalten können. Gerade hier würde auch die Frage wichtig werden, ob ein Staat das Überfliegen seines Gebietes verbieten dürfe. Man wird den einzelnen Staaten zur Zeit dieses Recht noch zugestehen müssen.

Postrechtliche Fragen wirft die Einrichtung einer Flugpost auf, wie sie ein Flieger auf Anregung eines Verkehrsvereins zwischen den etwa eine Meile von einander entfernten Orten Bork und Brück unternimmt. Die Briefe und Postkarten, die er befördert, werden mit Marken versehen, die doppelt so groß sind wie die auf ihr aufgeklebten Wertzeichen der Reichspost. Die Marke trägt die Aufschrift: „Flugpost, Bork—Brück" und soll für 20 Pfennig verkauft werden. Alle dem Unternehmen übersandten Briefe und Karten werden nach Beendigung des Fluges der Reichspost zur Weitersendung an den Empfänger übergeben. — DLZ 1913, 66 —.

Dem Wortlaut des Gesetzes nach verletzt dieses Unternehmen das Postregal; denn es befördert Postsachen von einem mit einer Reichspostanstalt versehenen Orte nach einem anderen solchen Orte. Da die Beförderung aber nur erfolgt, um die Postsachen der Reichspost zuzuführen, und da keine Portohinterziehung stattfindet — im Gegenteil eine Mehrung der Einnahme —, wird man solche Unternehmungen wohl als zulässig ansehen dürfen, zumal alle Beteiligten, Postverwaltung, Luftfahrt und Briefmarkensammler nur Vorteile aus ihr ziehen und die ganze Einrichtung voraussichtlich nur von kurzer Dauer sein wird.

III. Zollrecht*).

Von den geltenden Vorschriften des deutschen Zollrechts ist für Luftfahrzeuge besonders wichtig und schwierig § 6 Ziffer 8 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 — 303 —, nach welchem die Einfuhr von Fahrzeugen zollfrei ist, wenn das Fahrzeug nicht dauernd im Lande bleibt. Es fehlt an einer Vorschrift, wie das festzustellen sei. Man hat nur an den Grenzverkehr gedacht, bei dem die Zollbeamten die Frage meistens aus ihrer persönlichen Kenntnis heraus zu entscheiden vermögen. Für Luftfahrzeuge können sich aber Schwierigkeiten ergeben. Die Verzollung hat nach Abschnitt 18c des Zolltarifs zu erfolgen, — RGBl 1902, 436 —, und zwar würden nur die Tarifstellen 915, 920 in Frage kommen, bei welchen der Zoll nach dem Gewicht zu berechnen ist. Diese Vorschriften, die offenbar nur an Land- und Wasserfahrzeuge denken, reichen für den Luftverkehr nicht aus.

Besondere Vorschriften über die Zollbehandlung der Luftfahrzeuge sind in Frankreich erlassen. Der Minister des Innern hat am 12. März 1909 verordnet, daß die Ortspolizeibehörde fremde landende Luftschiffe bis zur Bezahlung der Abgaben festzuhalten habe. Dabei soll auch gleichzeitig geprüft werden, ob die Staatssicherheit nicht gefährdet sei. Es war zunächst für das Fahrzeug der volle Einfuhrzoll zu zahlen, der sich nach dem Rauminhalt richtet und für ein Fahrzeug von 1600 cbm etwas über 1000 frs beträgt. Auf Betreiben des Aéro Club de France ist die endgültige Zollerhebung fortgefallen. Der Zoll ist zwar

*) Schriftenverzeichnis: 1, 197.

sofort zu zahlen, wird aber bei der Ausfuhr erstattet. Das hierbei zu beobachtende Verfahren bringt manche Belästigung für die Luftfahrer mit sich. — DLZ 1913, 16 —.

Der Verkehr verlangt, daß die Zollvorschriften möglichst einfach und in den einzelnen Staaten möglichst gleichmäßig seien. Dabei ist für den Luftverkehr noch besonders der Umstand zu berücksichtigen, daß Luftfahrer oft gegen ihren Willen über die Landesgrenze getrieben und zu einer Landung auf fremdem Gebiete genötigt werden. Auch kann die Landesgrenze vom Luftraum aus oft nicht sicher festgestellt werden, zumal bei unsichtigem Wetter, so daß auch Grenzüberschreitungen aus Irrtum möglich sind.

Im allgemeinen wird man wohl sagen können, daß die Luftfahrt die durch den Zoll zu schützenden Werte nicht so stark gefährdet, wie man dies oft annimmt. In Gedanken kann man sich allerdings eine vollständige Umgehung aller Zollschranken durch das Luftfahrzeug vorstellen, im Leben selbst sind diese Möglichkeiten aber recht begrenzt.

Die wichtigste Grenze wird in einer rechnerischen Erwägung liegen. Wenn auch Schmuggler im Luftfahrzeug nicht so leicht verfolgt werden können, wie auf See und auf dem Lande, so sind sie doch der Beobachtung mehr ausgesetzt, und die Gefahr der Entdeckung ist recht groß. Dazu kommen die der Luftfahrt selbst innewohnenden Gefahren. Die Kosten des Betriebes wären sehr hoch. Ein *regelmäßiger* Schmuggel erscheint kaum denkbar. So würde der gewerbsmäßige Schmuggel im Luftfahrzeug ein Unternehmen sein, bei dem Gefahr und Kosten den zu erwartenden Gewinn voraussichtlich stark überwiegen. *Gelegentlicher* Schmuggel aber kommt für die Zollwerte, noch dazu bei der geringen Ausdehnung der Luftfahrt, gar nicht in Betracht.

Stellt sich so der Schmuggel im Luftschiff als ein, man möchte sagen unwirtschaftliches Unternehmen dar, so würde auf der anderen Seite die Zollverwaltung unwirtschaftlich handeln, wenn sie für die Bekämpfung solchen Schmuggels große Ausgaben machte, wie sie z. B. die Einstellung von „Luftzollkreuzern" verursachen würde. Die durch Verhinderung des Schmuggels zu erwartende Zolleinnahme würde viel geringer sein als die aufgewendeten Kosten.

Bedenklich könnte der Schmuggel dann werden, wenn die Erfindung des Fernlenkballs sich als brauchbar erwiese und vom Schmuggel benutzt würde. Wenn es gelingt, einen Ball zu bauen, der vom Lande aus gelenkt wird und bei dem man die Entleerung eines Behälters — durch elektrische Einwirkungen — beliebig aus der Ferne herbeiführen kann, so wäre damit allerdings dem Grenzschmuggel ein wichtiges Mittel gegeben. Sofern nicht etwa auch dort die Betriebskosten den vorauszusehenden Gewinn übersteigen würden.

Schmuggel im Luftschiff könnte sich überhaupt nur mit leichten und dabei hoch zu verzollenden Waren befassen. Es erscheint zwar nicht ausgeschlossen, daß damit an sich hoher Gewinn erzielt werden könnte; denn es gibt Waren, auf denen ein Einfuhrzoll von 21 Mark für das Kilogramm lastet. Immerhin, glaube ich, wird die Gefahr des Schmuggels in der Luftfahrt überschätzt, und es wird — wenigstens auf lange Zeit hinaus — nicht erforderlich sein, daß das Reich zur Wahrung seiner Zolleinnahmen gegenüber der Luftfahrt besondere Ausgaben macht.

An einer baldigen Klärung und Regelung der Zollverhältnisse muß aber der Luftfahrt sehr gelegen sein. Hier wird besonders der Abschluß von Staatsverträgen für aneinander grenzende Länder einem Verkehrsbedürfnisse entsprechen.

Bei der Zollbehandlung sind Ausfuhr und Einfuhr zu unterscheiden.

Umgehung deutscher A u s f u h r z ö l l e wird kaum von Bedeutung werden. Das einzige Mittel, sie zu verhindern, wäre wohl das folgende. Man bestimmt, daß Aufstiege nach dem Auslande nur dann erfolgen dürfen, wenn durch einen Schein nachgewiesen ist, daß keine den Ausfuhrzollvorschriften unterliegenden Gegenstände mitgeführt werden. An der Grenze hätten die Zollbeamten — durch Ferngläser — nach den Erkennungszeichen des Luftfahrzeugs festzustellen, wann es die Grenze überschritten hat. Nach der Rückkehr in das Inland wäre dann zu prüfen, ob die Grenzüberschreitung mit einem Zollschein erfolgt ist oder ohne ihn. Im letzteren Falle wäre eine ein für allemal bestimmte Strafe zu erheben.

Dieser Vorschlag würde aber der Zollverwaltung und der Luftfahrt eine Unsumme von Belästigungen auferlegen, und im

Grunde doch nicht zuverlässig sein, weil durch eine Zwischenlandung immer noch eine Umgehung der Zollschranke herbeigeführt werden könnte.

Ungefähr das gleiche darf von den Vorschlägen gelten, die man zur Wahrung der Einfuhrzölle bisher gemacht hat.

Es gibt nur ein einziges Mittel, um wirklich die Beobachtung der Zollvorschriften zu sichern, und das ist der Zwang, an der Grenze selbst zu landen und die Untersuchung zu gestatten. Alle anderen Wege lassen die Möglichkeit des Schmuggels durch Zwischenlandung oder Abwerfen von Waren offen. Es besteht aber wohl allgemein Einverständnis darüber, daß die Landung an der Grenze von der Luftfahrt nicht gefordert werden könne. Erstens lassen sich die Zollgrenzen aus der Luft her nicht immer genau feststellen. Zweitens hängt die Landung nicht immer von dem Willen der Luftfahrer ab, und drittens bedeutet jede Landung einstweilen noch eine Gefahr.

Läßt man die Zollbehandlung am Landungsorte vornehmen, so ergibt sich oft die Schwierigkeit, daß es an einer sachkundigen Behörde fehlt. Die Zollabfertigung setzt genaue Kenntnis eines sehr schwierigen Gebietes voraus. Unser Zolltarif hat 946 Nummern und zahllose Unterabteilungen. Eine Abfertigung durch Beamte, die mit diesem Gebiete nicht genau vertraut sind, kann leicht zu Verzögerungen und Belästigungen führen.

Man hat daher zwei Vorschläge gemacht, um Abhilfe zu schaffen.

Es sollen Luftzollämter an größeren Orten errichtet werden, in Verbindung mit Luftschiffhäfen, bei denen die vom Auslande kommenden Luftfahrzeuge zu landen haben. Die doch gewiß nicht seltenen Fälle der Notlandung werden durch diese Regelung nicht getroffen.

Der zweite Vorschlag verlangt eine Zolluntersuchung beim Aufstieg im Auslande, etwa durch die Konsuln und die Ortspolizeibehörden. Es soll durch eine Bescheinigung der Inhalt des Fahrzeugs festgelegt werden. Was bei der Landung nicht mehr vorhanden ist und zollpflichtig gewesen wäre, soll verzollt werden. Dieser Vorschlag legt den Konsuln oder gar ausländischen Behörden eine Arbeitslast und Verantwortung auf, die man kaum von ihnen verlangen kann. Zudem lassen beide Vorschläge dem

Schmuggel Lücken offen: der erste die Möglichkeit, Waren vor der Landung abzuwerfen, der zweite, Waren nach dem Aufstieg aufzunehmen. Auch sind beide Vorschläge nur mit Kostenaufwendungen durchzuführen, die der Bedeutung der Sache nicht entsprechen dürften.

Der Luftverkehr verlangt wohl vor allem eine klare Regelung der Verzollung des Fahrzeugs selbst, der Erstattung des etwa zu hinterlegenden Zolles wie einer abgekürzten, vor den Behörden des Landungsortes vorzunehmenden Zollabfertigung.

Besondere Schutzmaßnahmen gegen Schmuggel im Luftschiff erscheinen einstweilen nicht erforderlich.

Am wichtigsten ist eine möglichst einfache und gleichmäßige Regelung durch Vertrag zwischen den vom Luftverkehr am häufigsten berührten Staaten, vor allem zwischen Frankreich und Deutschland.

IV. Stempelrecht.

Für die Luftfahrt sind auch einige Fragen des Stempelrechts wichtig.

Aus dem Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906 — 695 — kommen folgende Tarifstellen in Betracht:

1. Aktien.

Es wird zu erwägen sein, ob man nicht auch für Aktiengesellschaften der Luftfahrt Befreiungen einführen sollte entsprechend den im Tarif genannten Fällen

des Betriebes zu gemeinnützigen Zwecken, und der Herstellung von Verkehrsmitteln.

Die Einnahmen des Reiches würden einstweilen dadurch keine wesentliche Einbuße erleiden. Eine Stempelbefreiung würde aber — weniger wirtschaftlich, als durch geistige Einflüsse — die Beteiligung des Kapitals an Unternehmungen der Luftfahrt anregen.

8. Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.

Die Stempelerhebung kann nicht ohne weiteres auch für Kraftfahrzeuge der Luftfahrt erfolgen. Es könnte aber der Gedanke nahe liegen, sie durch Gesetz auf die Luftfahrt auszudehnen. Dem dürfte aus zwei Gründen zu widersprechen sein. Erstens wäre

bei der geringen Zahl stempelpflichtiger Gegenstände der Ertrag so gering, daß er für die Reichsverwaltung keine Bedeutung hätte. Zweitens würde der Stempel einem noch ganz in der Entwickelung befindlichen, ohnehin schon mit hohen Kosten belasteten Gewerbszweig eine ungerechtfertigte Last auferlegen.

Aus dem gleichen Grunde dürfte auch eine Ausdehnung der Tarifstelle 7 — Fahrkartensteuer — für die gewerbsmäßig betriebene Luftfahrt nicht geraten erscheinen.

Das Reichserbschaftssteuergesetz vom 3. Juni 1906 — 654 — enthält Bestimmungen über die Schenkung unter Lebenden, die bereits einmal für das Gebiet der Luftfahrt angewendet und streitig geworden sind.

Jemand hatte die Mitgliedschaft eines der Luftfahrt gewidmeten Vereins durch Zahlung einer über den nach der Satzung erforderlichen Betrag weit hinausgehenden Summe erworben. Die Steuerbehörde hatte diese Zuwendung als Schenkung angesehen und den Stempel von 10 % erhoben. Nebenbei mag bemerkt werden, daß die Pfändung eines dem Verein gehörenden Freiballons vorgenommen wurde. Der preußische Finanzminister hat aber in diesem Falle entschieden, der Erwerb der Mitgliedschaft sei als Gegenleistung aufzufassen, und es liege keine Schenkung vor. — DLZ 1910 N. 11 S. 12 —.

Trotz dieser Entscheidung wird es sich empfehlen, in solchen Fällen sowohl bei der Fassung der Satzung wie bei der Zuwendung Vorsicht walten zu lassen, und zwar vor allem mit Rücksicht auf 55 Absatz 2 des Gesetzes. Denn danach gilt als Schenkung auch ein Erwerb, der infolge Bewirkung einer Leistung erlangt wird, von welcher der Schenker die Schenkung abhängig gemacht hat. Der Befreiungsgrund, die Schenkung entspreche der Sitte oder dem Anstand, — 56 — wird in solchen Fällen nicht vorliegen. Da nach 56 Absatz 2 die „Einkleidung in die Form eines lästigen Vertrages" die Steuerpflicht nicht ausschließt, wird es darauf ankommen, die Vereinssatzung sachgemäß zu fassen.

Der Tarif des preußischen Stempelsteuergesetzes vom 30. Juni 1909 — 535 — wird mit folgenden Stellen für die Luftfahrt anzuwenden sein:

22. Erlaubniserteilungen.

c) gewerbmäßige öffentliche Veranstaltungen, für die auch noch Tarifstelle 39 verwertet werden kann,

d) Genehmigungen nach GO 16, falls die Unternehmungen der Luftfahrt dem Genehmigungszwange unterstellt werden,

m) Gewerbebetriebe, welche dem öffentlichen Personen- oder Güterverkehr innerhalb eines Ortes dienen. Darunter würden auch Betriebe der Luftfahrt fallen.

25. Gesellschaftsverträge.

Es wird hier, ebenso wie bei Tarifstelle 1 des Reichsstempelgesetzes, zu prüfen sein, ob man mit Rücksicht auf die allgemeine Bedeutung der Luftfahrt Stempelbefreiungen oder Ermäßigungen einführen sollte.

32. Kauf- und Tauschverträge.

Die Stempelbehandlung hängt hier zunächst davon ab, wie das Luftfahrzeug rechtlich als Sache angesehen wird, ob als bewegliche oder als den unbeweglichen gleichstehende Sache. Auch wenn man das Luftfahrzeug als eine bewegliche Sache behandelt, ist der Kaufstempel noch recht hoch: bei einem Betrage von 24 000 ℳ, der den Durchschnittskaufpreis eines Flugzeugs darstellt, sind es 80 ℳ = $^1/_3$% des Wertes.

Der Kaufstempel wird bei beweglichen Sachen nur erhoben, wenn ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen ist. Es reicht zwar aus, wenn nur der eine Teil die Urkunde unterzeichnet und sie dem anderen aushändigt. Man wird aber, um den Stempel zu sparen, in solchen Fällen überhaupt von der schriftlichen Festlegung der Vereinbarungen absehen, was der Rechtssicherheit und der Verfolgung streitiger Ansprüche sehr gefährlich ist.

Die Tarifstelle 32 gilt außer für Kauf- und Tauschverträge nach den Tarifstellen 75 und 38 auch für Werkverdingungsverträge, und bei diesen ist — wegen der hohen Werte — eine schriftliche Festsetzung der Vereinbarungen noch dringender geboten.

Da der Verkehr hier eine zwar unvorteilhafte, aber gesetzlich gegebene Möglichkeit hat, die Stempelabgabe zu vermeiden, dürfte es zweckmäßig erscheinen, die Verträge der besprochenen Art stempelfrei zu lassen, sofern sie sich auf Luftfahrzeuge beziehen.

V. Personenstand*).

Die Beurkundung des Personenstandes, wie sie für Deutschland durch das Reichsgesetz vom 6. Februar 1875 — 23 — vorgeschrieben ist, umfaßt Geburten, Eheschließungen und Todesfälle.

Eheschließungen im Luftschiff werden bei uns nicht vorkommen. In Texas hat sich 1911 ein Paar im Luftschiff trauen lassen — WLZ 1912, 283 —; ein deutscher Standesbeamter wird aber schwerlich einem Ansinnen, sich zur Vollziehung einer Eheschließung in die Luft zu begeben, folgen. Verpflichtet wäre er jedenfalls dazu nicht, und es wäre sogar fraglich, ob er dazu berechtigt wäre.

Es erscheint auch ausgeschlossen, daß sich Geburten in der Luft ereignen werden. Eine Frau wird nicht kurz vor ihrer Entbindung noch eine Luftfahrt mitmachen, und der Führer wird kaum eine hochschwangere Frau als Fahrgast mitnehmen. Zudem würde der Führer fast immer noch Zeit zur Landung haben, wenn die Wehen beginnen. Wird die Geburt aber erst auf dem Lande vollendet, so entfallen damit alle Besonderheiten des Luftrechts. Die Anzeigepflicht steht sowieso außer Zweifel, da nach PStG 18 „jede zugegen gewesene Person" zur Anzeige verpflichtet ist. Zweifelhaft könnte nur sein, welches Standesamt zuständig sei, wenn die Geburt im Luftraum geschieht. Nach geltendem Recht ist das Amt zuständig, in dessen „Bezirk" die Geburt sich ereignet. Gehört zu dem Bezirk auch der Luftraum? Und wie soll der Luftfahrer während der Fahrt feststellen, über welchem Standesamt der Fall sich ereignet hat? Man wird hier als einzig möglichen Ausweg den nehmen müssen, das Standesamt des ersten Landungsortes für zuständig zu erklären. Wenn der Luftfahrer zur Führung eines Bordbuchs verpflichtet ist, wird er auch das Vorkommen einer Geburt eintragen müssen. Diesen Eintragungen wird man aber bei der kurzen Dauer der Luftfahrten nicht die gleiche Bedeutung beizulegen brauchen wie den Vermerken im Schiffstagebuche der Seeschiffer.

Während Eheschließungen und Geburten im Luftschiff jetzt gar nicht und auch später kaum vorkommen dürften, kann sich ein

*) Schriftenverzeichnis: 17, 56, 64, 84, 99, 101, 108, 110, 115.

Todesfall leicht ereignen. Schwierigkeiten macht hier sowohl die Bestimmung des zuständigen Amtes wie die Regelung der Anzeigepflicht.

Für die Zuständigkeit gilt hier das gleiche wie bei der Geburt. Man wird auch hier nur das Standesamt des ersten Landungsortes wählen können. Die geltende Fassung des Gesetzes reicht nicht aus, um diese Zuständigkeit zu begründen. Zur Zeit würde es noch darauf ankommen, festzustellen, an welcher Stelle über der Erde der Tod eingetreten ist. Erstens ist diese Feststellung nicht ganz einfach, und zweitens werden die Insassen des Luftfahrzeugs im Augenblick nicht gerade daran denken, zwecks Ermittelung des zuständigen Amtes den Ort des Todesfalls genau festzustellen.

Die Eintragung hätte in der Form zu erfolgen, daß der Tod sich ereignet habe auf der Fahrt im Luftschiff von . . . nach . . .

Die Anzeigepflicht in Todesfällen besteht nach PStG 57 für

das Familienhaupt,

denjenigen, in dessen Wohnung oder Behausung der Sterbefall sich ereignet hat,

für öffentliche Entbindungs-, Kranken-, Gefangenanstalten und ähnliche Anstalten sowie für Kasernen nur für den Vorsteher der Anstalt oder den besonders ermächtigten Beamten.

Diese Anzeigepflichten reichen für die Luftfahrt nicht aus. Man schlägt auch hier vor, dem Führer die Eintragung in das Bordbuch aufzuerlegen mit der Pflicht, eine Abschrift nach der ersten Landung dem Standesamte oder der Polizeibehörde zu übersenden. Es ist zu erwägen, ob man nicht die persönliche Anzeige bei der Ortspolizeibehörde des nächsten Landungsortes einführen sollte. Diese Behörde könnte und müßte dann sofort gemäß StPO 157 prüfen, ob nicht eine strafbare Handlung den Tod herbeigeführt habe. Die Polizei hätte dann die Anzeige an das Standesamt weiterzugeben. Eine solche Regelung wäre auch deshalb zweckmäßig, weil die Polizei immer zu erlangen ist, während das Standesamt nur in festen Dienststunden arbeitet.

Für die Angehörigen des Heeres und der Flotte ist die Beurkundung des Personenstandes zum Teil durch besondere Gesetze geregelt worden. — Bundesgesetzblatt 1870, 599 und EG.BGB. Art. 40; RGBl. 1875, 313; 1879, 5; 1906, 359 —.

Für die Besatzung der Kriegsluftfahrzeuge wird man ähnliche Vorschriften einführen müssen.

Die Bestimmung des Ortes des Todes hat nicht nur für das Personenstandsgesetz Bedeutung, sondern kann auch für das bürgerliche Recht wichtig werden. Indessen handelt es sich hier bei Artikel 29 EG. BGB und FGG 73 um so entfernte Möglichkeiten, daß es nicht erforderlich erscheint, eine Pflicht des Führers zur sofortigen Ermittelung des Todesortes festzulegen. Besser würde man eine gesetzliche Vermutung dahin aufstellen, daß der nächste Landungsort als Ort des Todes gelte.

Artikel 22 des Luftgesetzbuchs behandelt den Personenstand und schlägt folgende Regelung vor:

> „Im Falle von Geburten und Sterbefällen an Bord eines Luftfahrzeugs während der Fahrt hat der Führer dies im Bordbuch zu vermerken. Eine Kopie der Urkunde ist an dem ersten Landungsort von dem Führer zu hinterlegen, und zwar bei der zuständigen Ortsbehörde, falls der Landungsort sich in dem Staatsgebiet befindet, dessen Nationalität das Luftfahrzeug besitzt, bei dem Konsul des Heimatsstaates, falls der Landungsort auf fremdem Gebiet liegt. Befindet sich am Landungsort kein Konsul, so hat der Führer seine Kopie der nächsten Konsulatsbehörde durch eingeschriebenen Brief einzuschicken."

Bei diesen Bestimmungen bleibt die Frage offen, welche Ortsbehörde zuständig sei. Die Anzeige an das Konsulat wird bei Todesfällen von Ausländern zweckmäßig sein. Es erscheint mir aber nicht geraten, sie *an die Stelle* der Anzeige an die inländische Behörde zu setzen. Es ist nicht einzusehen, weshalb Todesfälle in der Luft anders behandelt werden sollen als Todesfälle auf der Erde. Man wird bei dem Grundsatz bleiben müssen, daß *alle* Todesfälle zum Standesregister anzumelden und dort einzutragen sind.

Ich würde folgende Regelung vorschlagen:

> Ereignet sich in einem Luftfahrzeug eine Geburt oder ein Sterbefall, so hat der Führer, und falls dieser verhindert ist, jeder Mitfahrer bei der ersten Landung der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen.

Die Ortspolizeibehörde hat dem Standesamte des Landungsortes, das als zuständig gilt, die Anzeige weiterzugeben.

Der Vorfall ist im Bordbuch zu vermerken und, sofern er Angehörige eines für den ersten Landungsort als Ausland geltenden Staates betrifft, auch dessen zuständigem Konsul anzuzeigen.

VI. Strafrecht*).

A. Allgemeiner Teil.

Zuständigkeit.

Das Strafrecht der Luftfahrt wird oft als ein Gebiet angesehen, das nur durch Völkerrecht geregelt werden sollte, und das den Grund zu einem Weltstrafrecht zu legen berufen sei. Ich glaube, daß auch hier einstweilen die Gesetzgebung der einzelnen Völker noch viel zu tun haben wird, bevor es zu einer eingehenden Regelung durch die Völker wird kommen können. So wichtig es auch für die Luftfahrt ist, daß die Nachbarstaaten sich über die wichtigsten allgemeinen Grundsätze des Luftstrafrechts einigen, ebenso wichtig, vielleicht noch wichtiger, ist eine Ausgestaltung des staatlichen Strafrechts.

Die Frage der Zuständigkeit ist für das Strafrecht der Luftfahrt besonders schwierig und umstritten, eignet sich auch am meisten zu einer gemeinsamen Regelung durch die Völker.

Sie umfaßt ein Doppeltes:

Welches Strafrecht ist anzuwenden?

Welches Strafgericht hat zu entscheiden?

Der Entwurf des Luftgesetzbuchs behandelt diese Fragen in den folgenden drei Artikeln:

18. Luftfahrzeuge, welche sich über dem offenen Meer oder staatenlosem Gebiete befinden, sind den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen, dessen Nationalität das Luftfahrzeug besitzt.

19. Befindet sich ein Luftfahrzeug über dem Gebiet eines fremden Staates, so sind diejenigen Handlungen und

*) Schriftenverzeichnis: 28, 55, 56a, 58, 95, 132.

Ereignisse, welche die Sicherheit oder öffentliche Ordnung des darunterliegenden Staates schädigen, den Gesetzen dieses Landes unterworfen und fallen unter dessen Gerichtsbarkeit.

21. Handlungen und Vorgänge, welche sich auf der Fahrt eines Luftfahrzeuges im Luftraum ereignen, jedoch die Sicherheit und öffentliche Ordnung des darunterliegenden Staates nicht berühren, bleiben der Gesetzgebung und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen, dessen Nationalität das Luftfahrzeug besitzt.

Diese Bestimmungen umgehen die erste und wichtigste Frage der Zuständigkeit:

Wo gilt eine Handlung als begangen?

Daß der Tatort die Zuständigkeit begründet, ist ein einfacher Rechtssatz. Die Schwierigkeit für das Luftrecht liegt aber gerade in der Feststellung des Ortes der Tat, und darüber sagt der Entwurf nichts.

Gegen Artikel 19 ist der Einwand erhoben worden, er führe zu einer unzulässigen Erweiterung ausländischer Gerichtsstände. Z. B. würde ein Deutscher, der eine nach Artikel 19 strafbare Handlung über französischem Gebiete begangen hätäte und dann in Deutschland gelandet wäre, der französischen Gerichtsbarkeit unterstehen. — DLZ 1912, 344 —. Ich vermag darin weder etwas Unzulässiges noch etwas von dem bisherigen Rechte Abweichendes zu sehen. Ein Deutscher, der auf französischer Erde sich strafbar gemacht hat und nach Deutschland entflohen ist, bleibt der französischen Gerichtsbarkeit auch unterworfen, und setzt sich der Strafverfolgung aus, wenn er wieder nach Frankreich kommt. Artikel 19 bestimmt nichts anderes. Der Vorbehalt, daß die Strafverfolgung sich innerhalb der bestehenden Grenzen halte, versteht sich von selbst.

Es spricht aber wohl ein anderes schweres Bedenken gegen die in dem Luftgesetzbuche vorgeschlagene Regelung. Das Merkmal:

Schädigung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit des darunterliegenden Staates

erscheint mir unbrauchbar zu sein. Offenbar ist hier öffentliche Ordnung nicht in dem engen Sinne zu verstehen wie in der Überschrift des siebenten Abschnittes des Reichsstrafgesetzbuchs. Viel-

mehr sollen die Begriffe „Sicherheit“ und „öffentliche Ordnung“ ganz allgemein verstanden werden. Dann gelten sie aber für alle strafbaren Handlungen; denn der Grund der Bestrafung einer Handlung liegt nur darin, daß sie die Sicherheit und Ordnung einer Rechtsgemeinschaft gefährdet. Es wird kein Staat auf das Recht verzichten wollen, selbst zu bestimmen, was in seinem Gebiet vorgenommen werden dürfe. Es wird auch kein Staat eine Handlung deshalb straflos lassen, weil sie in der Luft statt auf der Erde vorgenommen wird. Die Luftfahrt ist wohl ausreichend dadurch geschützt, daß ihr gegenüber sowohl die Ermittelung von strafbaren Handlungen wie deren Verfolgung erschwert ist. Jedenfalls dürfte der Entwurf des Luftgesetzbuchs hier infolge seiner zu weiten Fassung eher schaden als nützen.

Es wird gerade bei diesen Fragen des Strafrechts in absehbarer Zeit wohl nur durch Verträge zwischen Nachbarstaaten, die annähernd gleiche rechtliche und wirtschaftliche Verhältnisse haben, etwas zu erreichen sein. Man vergleiche z. B. die Verhältnisse an der deutsch-französischen mit denen an der deutsch-russischen Grenze. Deutschland wird wahrscheinlich mit jedem der beiden Nachbarstaaten allein viel eher zu einer Einigung kommen, als in einem Vertrage mit beiden gemeinsam.

Wann deutsches Strafrecht anwendbar sei, bestimmen die Vorschriften 3 bis 8 StGB. Nach deutschen Gesetzen werden bestraft

1. alle im Gebiet des Deutschen Reiches begangenen strafbaren Handlungen,
2. von den im Ausland begangenen Handlungen
   a) unbeschränkt:
      Hochverrat gegen das Reich oder einen Bundesstaat, Münzverbrechen, Verbrechen und Vergehen im Amte des Reichs oder eines Bundesstaats,
   b) Handlungen der Deutschen:
      Landesverrat und Bundesfürstenbeleidigung immer, andere Verbrechen und Vergehen nur, wenn sie auch nach den Gesetzen des Tatortes strafbar sind, Übertretungen nur, wenn dies durch besondere Gesetze oder Verträge angeordnet ist.

Das für die Strafverfolgung zuständige Gericht ist durch die StPO — 7 bis 21 — folgendermaßen bestimmt.

Ist die Straftat im Inland begangen, so ist zuständig das Gericht

des Tatortes und

des Wohnsitzes des Täters.

Hat der Täter keinen Wohnsitz, so kommen nach einander in Betracht das Gericht

des Aufenthaltsortes,

des letzten Wohnsitzes,

das vom Reichsgericht bestimmte Gericht.

Ist die Straftat im Auslande begangen, so hat zu entscheiden das Gericht

des Wohnsitzes, falls ein solcher im Inland besteht,

der Ergreifung,

falls keines von beiden begründet ist, das vom Reichsgericht bestimmte Gericht.

Ist die Straftat auf hoher See verübt, so ist das Gericht des Hafens zuständig, den das Schiff nach der Tat zunächst erreicht.

Diese Vorschriften über Strafgesetz und Strafgerichtsbarkeit würden ohne Schwierigkeit auf die Luftfahrt angewendet werden können, wenn die Bestimmung des Tatortes sich überall einwandsfrei treffen ließe. Das ist aber nicht der Fall.

Eine zeichnerische Darstellung der vorliegenden Möglichkeiten wird die Besprechung der hier zu lösenden Aufgabe anschaulicher und kürzer gestalten.

Es können strafbare Handlungen vorkommen:

gegen ein Luftfahrzeug von der Erde aus,

von einem Luftfahrzeug aus nach der Erde,

im Luftraum:

innerhalb eines Fahrzeugs,

von einem Fahrzeug gegen ein anderes.

Dabei sind für das unter dem Luftfahrzeug liegende Gebiet je drei Fälle zu unterscheiden; es kann sich handeln um

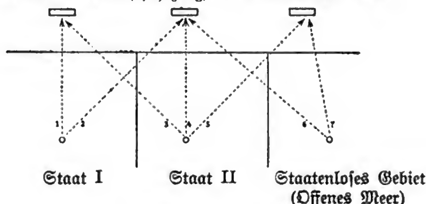
inländisches Staatsgebiet,

ausländisches " ,

" staatenloses Gebiet, z. B. hohes Meer.

Die Möglichkeiten der strafbaren Handlung, die von der Erde aus gegen ein Luftfahrzeug gerichtet ist, lassen sich so darstellen:

▭ bedeutet das Luftfahrzeug, o bedeutet den Täter.



Wo ist die strafbare Handlung begangen? Am Standort des Täters? Am Aufenthaltsorte des Luftfahrzeugs? Oder auf der ganzen Linie zwischen den beiden Orten?

Die strafbare Handlung umfaßt zeitlich den ganzen Verlauf von Ereignissen, die einen Entschluß bis zu einem Erfolg bringen. Man wird daher auch räumlich die Begehung als eine Linie ansehen müssen, die vom Standort des Täters bis zu dem Orte führt, an dem der Erfolg eintritt.

Entschließt man sich zu dieser — in der Rechtswissenschaft vielfach bestrittenen — Auffassung, so kommt man für die Zuständigkeit zu folgender Lösung.

Als Tatort gilt der Staat I für die Fälle 1, 2, 3,
" " " " " II " " " 3, 4, 5, 6.

Die Straftat 7 steht außerhalb jedes Strafgebietes.

Für die Fälle 1 bis 6 läßt sich danach entsprechend den Vorschriften des StGB und der StPO die Zuständigkeit ohne weiteres bestimmen. Für den Fall 7 ist zwar das zuständige Strafgericht nach StPO 10 zu ermitteln, dagegen fehlt es an einer ausdrücklichen Vorschrift über das anzuwendende Strafgesetz. Es dürfte sich empfehlen, hier der Notwendigkeit willkürlicher Begriffsbildungen durch klare Gesetzesvorschriften ein Ende zu bereiten.

Für strafbare Handlungen, die vom Luftschiff nach der Erde hin verübt werden, kann die gleiche Zeichnung benutzt werden. Es sind nur die Pfeilrichtungen umzukehren. Hier fehlt es für den Fall 7 gänzlich an Vorschriften. Es erscheint mir nicht zulässig,

Bestimmungen, die, wie StPO 10, ausdrücklich für den Seeverkehr getroffen sind, ohne weiteres auf den Luftverkehr anzuwenden. Eine gesetzliche Regelung wird hier dringend erforderlich sein. Ergänzung von Lücken durch die Rechtsprechung sind nur ein Notbehelf.

Straftaten, die im Luftraum verbleiben, können entweder innerhalb eines Luftfahrzeugs oder von einem solchen gegen ein anderes begangen werden. Es lassen sich hier zeichnerisch die Möglichkeiten ebenso darstellen und, bis auf Straftaten über staatenlosem Gebiete, nach geltendem Rechte entscheiden.

Wenn man auch so alle Fälle begrifflich wohl geregelt sieht, man muß sich darüber klar werden, daß man damit nur ein Werk seiner Gedanken vor sich hat. Daß es vollständig sein kann, beweist für seine Brauchbarkeit noch gar nichts; denn Gedankenwerke müssen vollständig sein.

Für das Leben kann man aber mit all den Feststellungen über die Zuständigkeit gar nichts anfangen, denn bei der Luftfahrt kommt nicht nur die rechtliche Schwierigkeit in Betracht, den Begriff des Begehens einer Handlung zu bestimmen, sondern auch die tatsächliche Schwierigkeit, den Ort einer während der Fahrt begangenen Handlung nachträglich festzulegen. Man wird daher am besten tun, für die Luftfahrt möglichst davon abzusehen, die Zuständigkeit durch den Tatort zu bestimmen. Am dienlichsten wäre eine Regelung dahin, daß der Kreis der Straftaten besonders bestimmt und das Gericht des Landungsortes für zuständig erklärt würde. In manchen Fällen wird man auch den Ort des Aufstiegs als maßgebend annehmen können.

Es könnte sein, daß auch hier die Bedeutung der Grenzfälle und die der Luftfahrt drohenden Erschwernisse zur Zeit oft stark überschätzt werden. Immerhin ist aber eine baldige Regelung zwischen den für den Luftverkehr am meisten in Betracht kommenden Ländern erwünscht. Ohne Rücksicht auf eine solche Regelung wird das Reich aber die folgenden Fragen selbständig regeln müssen:

1. Wo gilt eine Handlung als begangen?
2. Wie sind Strafgesetz und Strafgerichtsbarkeit zu handhaben, wenn die Straftat im Luftraum über staatenlosem Gebiet verübt wird?

3. Wie ist die Zuständigkeit der Strafgerichte innerhalb Deutschlands zu bestimmen?

Ich würde die Fragen so beantworten:

1. Als Ort der Begehung gilt die räumliche Linie der Ereignisse, die zwischen Entschluß und Erfolg liegen.
2. Deutsche Fahrzeuge gelten als deutsches Gebiet, ausländische Fahrzeuge als Ausland.
3. Außer den nach geltendem Rechte gegebenen Gerichtsständen ist in allen Fällen das Gericht des ersten Landungsortes zuständig.

Teilnahme.

Die Lehre von der Teilnahme wird im Strafrecht der Luftfahrt vielleicht in manchen Beziehungen einer Entwickelung bedürfen.

Luftfahrten werden zumeist von mehreren Menschen gemeinschaftlich unternommen. Daraus ergeben sich bei den eigenartigen Verhältnissen des Luftverkehrs zwei Umstände, die gerade für die strafrechtliche Behandlung wichtig werden können.

Erstens läßt sich bei einer in der Luft begangenen Straftat oft gar nicht feststellen, wer von den Insassen des Fahrzeugs der Täter gewesen ist. Als strafbare Handlungen kommen dafür vor allem Körperverletzung und Sachbeschädigung durch Auswurf in Betracht. Das Gesetz könnte der Schwierigkeit der Beweisführung durch Aufstellung von Vermutungen ein Ende machen, z. B. dahin, daß der Führer oder die ganze Besatzung verantwortlich sei. Ob für solche Vorschriften ein Bedürfnis bestehe, wird sich wohl erst mit der Zeit beurteilen lassen.

Zweitens können Fahrtteilnehmer durch einzelne von ihnen gezwungen werden, strafbare Handlungen zu begehen. Der Hauptfall ist der bei einer Landung verübte Hausfriedensbruch; ich bespreche diesen Fall noch eingehend. StGB 52 wird hier nicht immer ausreichen.

Notstand.

Der strafrechtliche Begriff des Notstandes geht von dem der Notwehr aus.

Notwehr ist nach StGB 53 diejenige Verteidigung, welche erforderlich ist, um einen gegenwärtigen, rechtswidrigen Angriff

von sich oder einem anderen abzuwenden. Notstand schließt dagegen nach 54 die Strafbarkeit aus, wenn er

unverschuldet,

auf andere Weise nicht zu beseitigen ist,

und die Handlung außer dem Falle der Notwehr zur Rettung aus einer gegenwärtigen Gefahr für Leib oder Leben des Täters oder eines Angehörigen begangen wird.

Die Luftfahrt bringt Gefahren mit sich, denen diese Fassung nicht gerecht wird.

Außer der „Gefahr für Leib und Leben" wird man die Gefahr für den Bestand des Fahrzeugs berücksichtigen müssen. In vielen Fällen wird sich zwar beides gar nicht trennen lassen, es können aber auch Fälle vorkommen, in denen nur das Fahrzeug gefährdet ist und gleichwohl der Ausschluß der Strafbarkeit gerechtfertigt erscheint, z. B. gegenüber StGB 317. Maßgebend dürfte hier sein die Rücksicht auf die besondere Gefährdung der Luftfahrt, auf die in ihr angelegten hohen Werte und auf ihre große Bedeutung für die Gesamtheit des Volkes und der Menschheit.

Der Begriff des Notstandes wird aber für die Luftfahrt noch nach einer anderen Richtung hin zu erweitern sein. Geschützt sind nur der Täter und seine Angehörigen. Als Angehörige gelten nach 52 Verwandte und Verschwägerte auf- und absteigender Linie, Adoptiv- und Pflegeeltern und -kinder, Ehegatten, Geschwister und deren Ehegatten, und Verlobte. Der Luftfahrer wird aber oft in die Lage kommen, in einem Notstand zu handeln, der weder ihn noch seine Angehörigen, sondern andere Mitfahrer betrifft. Ferner werden Handlungen straffrei zu lassen sein, die vom Lande oder von anderen Luftfahrzeugen aus zur Rettung begangen werden. Die Ausdehnung des Begriffes Notstand auf diese Handlungen dürfte gerecht sein.

Bei der Luftfahrt wird dagegen der Einfluß der Verschuldung des Notstandes einzuschränken sein. Veranlaßt ein Mitfahrer durch sein Verhalten schuldhaft den Notstand, so wird man dem Führer gleichwohl das Recht zubilligen müssen, sich und alle anderen Insassen des Fahrzeugs und das bedrohte Fahrzeug selbst zu retten. Man wird das Verschulden auf den Führer beschränken dürfen.

Meinen Vorschlägen würde folgende Fassung eines Zusatzes zu StGB 54 entsprechen:

Handlungen zur Rettung aus einer gegenwärtigen Gefahr für
1. Leib und Leben eines Teilnehmers an einer Luftfahrt,
2. den Bestand eines Luftfahrzeugs

sind nicht strafbar, wenn sie außer dem Fall der Notwehr in einem von dem Führer des Fahrzeugs nicht verschuldeten, auf andere Weise nicht zu beseitigenden Notstande begangen werden.

Waffengebrauch bei der Strafverfolgung.

Ein Verbrecher im Luftschiff kann sich der Strafverfolgung leichter entziehen als ein Täter auf der Erde; es ist daher wichtig, festzustellen, wann gegenüber einem Luftfahrzeug von der Schußwaffe Gebrauch gemacht werden darf.

Zunächst kommt in Betracht die Abwehr der Spionage, wie sie z. B. in der Grenzverordnung für das Oberelsaß geregelt ist, — RL 1912, 336 — sowie die Befugnis der Grenzzollbeamten, zur Verfolgung des Schmuggels Schüsse abzugeben, die sich nach den gemäß 19 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 erlassenen Bestimmungen richtet. — Bundesgesetzblatt 317 —.

Für den Waffengebrauch der Posten und Wachen des Heeres ist das preußische Gesetz vom 20. März 1837 — 60 — maßgebend. Es gilt jetzt in ganz Deutschland mit Ausnahme von Bayern, das eigene Bestimmungen erlassen hat. Nach 4 und 7 des Gesetzes ist jede Wache berechtigt und verpflichtet, auch auf Luftfahrzeuge, die sich einer Feststellung durch die Flucht entziehen wollen, Schüsse abzugeben. Das werden Luftfahrer beim Überfliegen von deutschen Festungswerken und bei Straftaten gegen Wachposten bedenken müssen.

Der Waffengebrauch der Landgendarmerie ist für Preußen durch das Edikt vom 30. Juli 1812, die Verordnungen vom 30. Dezember 1820 und die Dienstvorschrift vom 20. Juli 1906 geregelt. Für die anderen Bundesstaaten gelten ähnliche Bestimmungen.

Nach der Dienstvorschrift ist, wenn gelinde Mittel versagen, den Gendarmen der Waffengebrauch für folgende Fälle gestattet:

1. zur Brechung des Widerstandes gegen die Staatsgewalt, sobald dabei Gewalt gegen eine Person ausgeübt oder der

Gendarm selbst mit gegenwärtiger Gefahr für Leib und Leben bedroht ist,

2. zur Verteidigung der dem Schutze des Gendarmen anvertrauten Personen, solange sie tätlich angegriffen oder mit Gefahr für Leib und Leben bedroht sind,
3. zur Vereitelung der Flucht eines unter Anwendung von Gewalt gegen die Person des Gendarmen entsprungenen Gefangenen, solange der Gendarm die unmittelbare Spur des Flüchtlings verfolgt.
4. zum Schutze von Eigentum erst dann, wenn die Person des Gendarmen, die er zum Schutze einsetzt, bedroht ist.

Danach ist der Gendarm nicht berechtigt, zur Ergreifung eines Täters die Waffe zu gebrauchen. Er darf nicht, wie der Wachposten, die Entfernung eines Luftfahrzeugs durch Schüsse verhindern. Ebensowenig dürfen die anderen Beamten der Sicherheitspolizei oder gar Bürger dies tun.

Nun ist aber gegenüber Verbrechern im Luftfahrzeug die Schußwaffe meistens das einzige Mittel, das zur Ergreifung des Täters führen kann. Eine Verfolgung selbst mit Kraftwagen ist nicht möglich, weil der Verkehr auf der Erde an bestimmte Straßen gebunden ist. Weitergabe der Nachricht durch Fernsprecher reicht auch nicht aus, da das Fahrzeug über die Grenze fliegen oder zur Nachtzeit unbemerkt landen kann, auch wohl am Tage genug Möglichkeiten einer Landung findet. Für schwere Fälle wird man daher den Gendarmen und Polizeibeamten das Recht geben dürfen, die auf frischer Tat betroffenen Luftfahrer durch Schüsse an der Flucht zu verhindern. Man wird dabei aber verlangen müssen, daß den Verfolgten die Abgabe der Schüsse angedroht werde. Ein nur durch das Auge wahrnehmbares Zeichen wird nicht genügen. Am zweckmäßigsten erscheint die Abgabe eines Schusses in die Luft. Macht der Luftfahrer daraufhin keine Anstalten zur Landung, wofür man ihm eine gewisse Zeit wird zugestehen müssen, so wird man nicht nur dem am Tatort befindlichen Beamten die Befugnis zum Waffengebrauch geben dürfen, sondern auch die weitere Verfolgung durch Schußwaffen, z. B. auf Grund funkenschriftlichen Ersuchens der nächsten Behörden, zulassen müssen.

B. Strafbare Handlungen gegen die Luftfahrt.

Landesverrat.

Als Landesverrat gegenüber der Kriegsluftfahrt kommt vor allem die Beschädigung und Zerstörung von Fahrzeugen in Betracht. Das Gesetz wird hier ergänzt werden müssen. 90 Ziffer 2 Absatz 1 muß auch für die Luftfahrt gelten. Zur Zeit ist aber nur 89 anwendbar. Der Unterschied in dem Strafmaß ist erheblich. Während § 89 Zuchthaus oder Festungshaft bis zu 10 Jahren, bei mildernden Umständen nur Festungshaft bis zu 10 Jahren verhängt, ist die regelmäßige Strafe in § 90 lebenslängliches Zuchthaus, in minder schweren Fällen Zuchthaus nicht unter 10 Jahren, bei mildernden Umständen Festungshaft nicht unter 5 Jahren.

Nach 90 Ziffer 2 verfällt dieser schweren Bestrafung ein Täter, der

> „Festungswerke, Schiffe oder Fahrzeuge der Kriegsmarine, . . . Vorräte von Waffen . . . oder anderen Kriegsbedürfnissen, sowie . . . Transportmittel in feindliche Gewalt bringt oder zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht".

Luftfahrzeuge wird man dieser Bestimmung nicht unterstellen können. Höchstens könnte man sie als Fahrzeuge der Kriegsmarine ansehen. Man hat aber wohl mit den Fahrzeugen hier nur diejenigen Wasserfahrzeuge gemeint, die nicht Schiffe sind. Wasserflugzeuge wären allerdings zweifellos Fahrzeuge im Sinne der Vorschrift 90. Dagegen würde das Flugwesen des Landheeres nicht geschützt sein.

Als Vorräte von Kriegsbedürfnissen wird man die Luftfahrzeuge selbst nicht gut ansehen können, und ebensowenig sind sie Transportmittel, wenn sie zum Angriff oder im Aufklärungsdienst verwendet werden.

Die Bedeutung, welche die Luftfahrt für einen Krieg hat, und die Höhe der in Luftfahrzeugen angelegten Werte erfordert aber den verstärkten Schutz.

Diebstahl.

Für die Luftfahrt wird es wichtig sein, daß Entwendung von Gegenständen ihres Betriebes als schwerer Diebstahl in den Fällen

bestraft werde, die den Ziffern 2, 3 und 7 des ersten Absatzes in 243 StGB entsprechen. Nach geltendem Recht wäre in solchen Fällen nur wegen einfachen Diebstahls zu bestrafen. Als verschlossener Raum — 243, 1 Ziffer 2 — könnten nur verschließbare Kabinen von Luftschiffen angesehen werden. Umschlossene Räume im Sinne der Ziffern 3 und 7 dürften bei Luftfahrzeugen nicht vorkommen. Auch wären Wasserflugzeuge nicht geschützt, da das Gesetz in Ziffer 7 nur von bewohnten Schiffen spricht.

Die Ausdehnung der Strafvorschrift wird für die Luftfahrt wichtig sein; denn bei Landungen, für welche keine Luftfahrzeughallen zu Gebote stehen, können die Fahrzeuge leicht der Entwendung von Gegenständen ausgesetzt sein.

Bei der Entfaltung eines öffentlichen Luftverkehrs wird auch noch die Ziffer 4 in Frage kommen. Endlich ist zu erwägen, ob die Entwendung eines Luftfahrzeugs selbst besonders schwer zu bestrafen sei.

Versicherungsbetrug

ist nach StGB 265 in zwei Fällen gegeben:

wenn man eine gegen Feuersgefahr versicherte Sache in Brand setzt,

wenn man ein Schiff, das als solches oder in Ladung oder Frachtlohn versichert ist, sinken oder stranden macht.

Für die Luftfahrt wird eine dem zweiten Falle entsprechende Ausdehnung der Strafvorschrift nötig werden. Für Wasserflugzeuge könnte man allerdings schon nach geltendem Rechte zu einer Anwendung der Strafvorschrift gelangen, da Schiff hier im weitesten Sinne als Wasserfahrzeug zu verstehen ist, während z. B. StGB 243 und 306 nur bewohnte Schiffe schützen. Streitig könnte bei 265 aber sein, ob Versicherungsbetrug nur verübt werden könne, so lange das Fahrzeug auf dem Wasser schwimme, oder ob 265 auch für den Flug gelte. Man wird hier die Begriffe sinken und stranden wohl für beide Bewegungsarten des neuen Verkehrsmittels anwenden können.

Sachbeschädigung.

So wenig unser geltendes Strafrecht für den Schutz der Luft als einer Sache ausreicht, so wenig reicht es für den Schutz der Luftfahrt aus.

Es fehlt zunächst an dem besonderen Schutze, wie er nach 305 den menschlichen Bauwerken und Schiffen gewährt ist. Die Verstärkung des Schutzes liegt in der Erhöhung des Strafmaßes. (303: Geldstrafe bis zu 1000 *M* oder Gefängnis bis zu zwei Jahren, 305: Gefängnis von einem Monat bis zu fünf Jahren), ferner aber auch darin, daß Sachbeschädigungen im Falle 305 von Amts wegen verfolgt werden, während bei 303 die Verfolgung nur auf Antrag eintritt.

305 wird auf Luftfahrzeuge ausgedehnt werden müssen. Wasserflugzeuge wird man bei der allgemeinen Fassung der Vorschrift 305 auch als geschützt ansehen können, und zwar nicht nur, so lange sie als Schiffe schwimmen, sondern auch in der Luft und auf der Erde. Um so selbstverständlicher erscheint eine Ausdehnung der Vorschrift auf die ganze Luftfahrt. Ferner wird man die Beschädigung des eigenen Luftfahrzeugs entsprechend 109 der Seemannsordnung unter Strafe stellen müssen.

Es kommen weiter einige besondere Tatbestände in Betracht, die einer strafrechtlichen Regelung bedürfen. Mit neuen Erfindungen ersinnt der Mensch auch neue Straftaten. Dem muß das Strafrecht Rechnung tragen.

Die Luftfahrt wird durch neue Strafvorschriften gegen vier Handlungen geschützt werden müssen, nämlich

gegen das Loslösen eines verankerten Luftschiffes,
das Öffnen von Ventilen,
die Lockerung von Schrauben,
die Aufstellung von Verkehrshindernissen.

Man wird zwar in diesen Fällen zuweilen wegen Sachbeschädigung bestrafen können; meistens wird aber entweder gar keine Möglichkeit einer Bestrafung vorliegen oder nur eine unzureichende.

Sachbeschädigung muß vorsätzlich sein, und zwar muß die Sache in ihrer „Substanz" beschädigt oder zerstört werden.

Wer ein verankertes Luftschiff loslöst und dadurch zum Aufsteigen bringt, wird sich wohl sagen müssen, seine Handlung könne die Beschädigung oder Zerstörung des Fahrzeuges zur Folge haben. Indessen kann es auch Fälle geben, in denen dieses Bewußtsein nicht nachweisbar ist oder eine Beschädigung des Fahrzeuges vermieden wird. Das Öffnen von Ventilen wird überhaupt nicht

als Sachbeschädigung bestraft werden können, wie ich schon auf S. 107 dargelegt habe.

Besonders gefährlich erscheint das Lockern von Schrauben oder ähnlichen Befestigungsmitteln. Dadurch kann, wenn der Führer beim Aufstieg den Schaden nicht bemerkt, das Leben der sämtlichen Insassen des Fahrzeugs gefährdet und vernichtet werden. Sachbeschädigung liegt aber nicht vor, weil die einzelnen Teile der Sache weder beschädigt noch zerstört werden. Die Lockerung des Zusammenhanges genügt nicht. Es kann zuweilen hier der Vorsatz einer gegen das Leben der Insassen gerichteten Straftat vorliegen, es kann aber auch dieser Vorsatz nicht nachweisbar sein. Bei der hohen Gefahr, der die Luftfahrt ausgesetzt ist, muß eine klare Vorschrift die an dem Luftfahrzeug selbst begangene Handlung ohne Rücksicht auf Richtung und Inhalt des Vorsatzes und auf seinen Erfolg bestrafen.

Der letzte Fall: Aufstellung von Verkehrshindernissen, wird auch einer strafrechtlichen Regelung bedürfen. Denkbar — und vorgekommen — DLZ 1913, 159 — ist folgender Fall. Der Nachbar eines dem Aufstieg und der Landung dienenden Platzes eines Luftfahrtvereins stellt hart an der Grenze Stacheldrähte und andere Verkehrshindernisse auf, um den Verein zu zwingen, sein Grundstück zu erwerben. Man wird gegenüber solchen Fällen nicht nur mit Mitteln des bürgerlichen Rechts vorgehen müssen, sondern in gewissen Grenzen die Luftfahrt auch strafrechtlich schützen müssen.

Es erscheint zweckmäßig, daß das Gesetz nicht erst abwartet, ob und welche Straftaten auf dem neuen Lebensgebiete vorgenommen werden; vielmehr wird man von vornherein der rechtswidrigen Betätigung des Menschen Schranken setzen müssen, um Eingriffe in die Rechtsordnung überhaupt zu verhüten.

Brandstiftung.

Auch hier findet das Luftrecht eine Lücke.

Wer ein Luftfahrzeug in Brand setzt, vernichtet dadurch einen hohen wirtschaftlichen Wert und gefährdet die öffentliche Sicherheit ganz besonders, weil sich in Luftfahrzeugen meistens Stoffe befinden, die schwere Explosionen erregen können. Gleichwohl

kann der Täter nicht wegen Brandstiftung, sondern nur wegen einfacher Sachbeschädigung bestraft werden.

Brandstiftung kann sich nämlich nach StGB 306 nur richten gegen

1. Gebäude, die zu gottesdienstlichen Versammlungen bestimmt sind,
2. Gebäude, Schiffe, Hütten, welche zur Wohnung von Menschen dienen,
3. Räumlichkeiten, welche zeitweise zum Aufenthalt von Menschen dienen, und zwar zu einer Zeit, während welcher Menschen in denselben sich aufzuhalten pflegen.

Als eine solche Räumlichkeit würde man allenfalls die Kabinen eines Luftschiffs ansehen können, aber nicht die Aufenthaltsräume auf anderen Luftfahrzeugen. Zudem würde auch der Zusatz:

— zu einer Zeit, während welcher Menschen sich dort aufzuhalten pflegen —

für die Luftfahrt schwierig anzuwenden sein, unter Umständen den Schutz ausschließen.

Bei der besonderen Feuergefährlichkeit der Luftfahrt und bei ihren hohen Werten erscheint die Ausdehnung der Vorschriften über die Brandstiftung unentbehrlich.

Gefährdung der Luftfahrt.

Die zur Sicherung der Schiffahrt dienenden Zeichen sind durch StGB 322 geschützt. Verletzung wird mit schweren Zuchthausstrafen geahndet.

Einstweilen bestehen für die Luftfahrt noch keine besonderen Sicherungszeichen. Es sind aber schon die verschiedensten Vorschläge für eine Luftstraßenbezeichnung sowie für die Aufstellung und Führung von Signallichtern gemacht worden. Mit der Einführung solcher Sicherungszeichen wird man ihnen auch einen entsprechenden Schutz geben müssen. Dabei ist zu bedenken, daß solche Zeichen für die Luftfahrt noch wichtiger sein werden, als sie es für die Schiffahrt sind, da Rettung aus Seenot im allgemeinen häufiger erfolgreich sein wird als Rettung bei dem Unfall eines Luftfahrzeugs.

Zwang zur Landung.

Wer ein Luftfahrzeug zur Landung zwingt, handelt ähnlich wie jemand, der die Strandung eines Schiffes herbeiführt. Für die Schiffahrt ist in solchen Fällen § 323 gegeben, für die Luftfahrt fehlt eine besondere Strafvorschrift.

Der Fall ist bereits einmal bis zur Entscheidung durch das Reichsgericht gediehen. — DLZ 1910, N. 11 S. 23 —. Mehrere Burschen hatten versucht, einen Freiball an seinem Schleppseil herunterzuziehen. Der Führer des Balls hatte sich durch Kappen des Seiles befreit. Das Reichsgericht hat Idealkonkurrenz zwischen Freiheitsberaubung und versuchter Nötigung angenommen, da der Versuch des Herunterziehens über den Tatbestand der Freiheitsberaubung hinausgehe.

Es könnten auch die Vorschriften über Körperverletzung in derartigen Fällen angewendet werden.

Zweckmäßig erscheint es aber, eine 323 entsprechende Vorschrift auch für die Luftfahrt zu schaffen, und zwar

wegen der einfacheren Bestimmung des Vorsatzes, und
wegen der erhöhten Strafbarkeit, die vor allem auch dann eintritt, wenn Menschen nicht geschädigt worden sind.

Es müßte auch hier die Gefährdung allein schwer bestraft werden.

Nicht zu vergessen wäre auch eine Strafvorschrift gegen fahrlässige Gefährdung, entsprechend 326, die besonders für die Ausübung der Jagd auf Federwild wichtig werden könnte.

Verweigerung der Nothilfe.

Nach 360 Ziffer 10 StGB wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft

„wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hilfe aufgefordert, keine Folge leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte".

Diese Vorschrift wird gerade für das Luftrecht wichtig werden, und es ist eine Aufgabe der Bürgerkunde, ihre Kenntnis im Volke zu verbreiten.

Zu erwägen ist, ob man nicht die Aufforderung des Fahrzeugführers für ausreichend erklären sollte; denn bei Unfällen der Luftfahrt wird selten sofort ein Polizeibeamter zur Hand sein.

Man wird auch klarstellen müssen, was unter der eigenen Gefahr zu verstehen sei. Nur Gefahr für Leib und Leben, oder auch Gefahr für das eigene Eigentum? Da bei der Luftfahrt stets Menschenleben auf dem Spiele stehen, wird man nur die Gefahr für Leib und Leben als einen Grund ansehen dürfen, der zur Verweigerung der Nothilfe berechtigt.

Die Einführung eines von Weitem sichtbaren Notzeichens ist auch dringend geboten.

C. Strafbare Handlungen der Luftfahrer.

Landesverrat.

Die Luftfahrt gibt der landesverräterischen Tätigkeit wichtige Hilfsmittel in die Hand. Vermöge seiner Lage im Raum gestattet das Luftfahrzeug eine weite und genaue Übersicht über alle der Verteidigung dienenden Anlagen und Anstalten, die Photographie ermöglicht das Festhalten und Verwerten der Eindrücke, und der Täter kann sich der Verfolgung und Festnahme schneller und sicherer entziehen als auf dem Lande.

Auch hier wird der Fernlenkball der Spionage neue gefährliche Möglichkeiten eröffnen. Wenn man durch elektrische Fernwirkung das Öffnen eines Behälters regeln kann, so wird man mit der Zeit auch einen photographischen Apparat aus der Ferne bedienen können. Dadurch würde es möglich sein, Festungswerke aus unbemannten Luftfahrzeugen aus aufzunehmen, ohne daß der Täter, der sogar jenseits der Landesgrenze stehen kann, sich irgendeiner Gefahr aussetzt.

Wegen dieser besonderen Gefahren, die von der Luftfahrt drohen, wird auch ein besonderer strafrechtlicher Schutz erforderlich sein. Die Vorschriften 89, 90 StGB dürften auch hier nicht ausreichen. 90 erwähnt wohl die Mitteilung der „Pläne" von Festungen und festen Stellungen, aber nicht die Mitteilung von photographischen Aufnahmen. Ob man den Begriff „Plan" so allgemein fassen kann, daß man auch Aufnahmen unter ihm zu verstehen hat, ist nicht unzweifelhaft. Jedenfalls ist eine schwere Strafvorschrift wie 90 StGB hier unentbehrlich.

Die nicht ausreichenden Bestimmungen der Vorschrift 92 StGB sind durch das Reichsgesetz gegen den Verrat militärischer Geheimnisse vom 3. Juli 1893 — 205 — erweitert worden.

Hausfriedensbruch.

Der Begriff Hausfriedensbruch ist eigentlich zu eng. Geschützt ist nicht nur der Friede des Hauses, sondern auch das „befriedete Besitztum“. Darunter versteht man, übereinstimmend mit dem früheren Sprachgebrauch des Wortes, das eingehegte Besitztum. Hegung ist nicht schon die Aufrichtung eines Verbotszeichens, sondern es muß auch eine Vorkehrung getroffen sein, die eine Übertretung des Verbots verhindern will.

Hier entsteht nun für das Luftrecht eine begriffliche Schwierigkeit. Es gibt gegenüber Eingriffen der Luftfahrt keine Hegung. Zäune und Hecken richten sich gegen das Überschreiten der Grenzen auf der Erdoberfläche, hindern aber nicht das Überfliegen und Landen, sofern das Grundstück groß genug ist. Die Hegung der Grenzen des Grundstücks ist im allgemeinen für die Luftfahrt gleichgültig.

Man wird aber doch zu einer weiteren Auslegung greifen, und das Eindringen eines Luftfahrzeugs auf ein Grundstück dann als Hausfriedensbruch ansehen müssen, wenn das Grundstück nur überhaupt gehegt ist. In keinem Falle wird man schon in dem Überfliegen eines Grundstücks Hausfriedensbruch erblicken können. Eine Hegung des Luftraumes ist nur in ganz niedrigen Grenzen möglich. Die Luftfahrt kann aber einen neuen strafbaren Tatbestand entstehen lassen: das unbefugte Verweilen in dem Luftraum zu Zwecken der Beobachtung der Vorgänge auf der Erdoberfläche. Genügen würde es, zu sagen, daß auf solches Verweilen StGB 123 entsprechend anzuwenden sei.

Sobald der Luftfahrer landet, berührt er das Grundeigentum selbst. Ist es nicht gehegt, z. B. offenes Feld, so ist von Hausfriedensbruch überhaupt nicht die Rede. Es kann aber StGG 368, 9 oder das Feld- und Forstpolizeigesetz zur Anwendung kommen. Ist das Besitztum als befriedet anzusehen, so hängt die Entscheidung davon ab, ob Notwehr oder Notstand oder der Fall BGB 904 vorliege.

Für die Luftfahrt ist es wichtig, festzustellen, wann gemeinschaftlich begangener Hausfriedensbruch — 123 Absatz 2 — vorliege. Der Umstand allein, daß sich in dem Luftfahrzeug mehrere Menschen befunden haben, wird noch nicht ausreichen.

Im allgemeinen wird man nur den Führer, der die Landung anordnet, bestrafen dürfen. Auch die bei der Landung mitwirkende Mannschaft wird straffrei zu lassen sein. Ihr wird man die unbedingte Gehorsamspflicht gegenüber den Anordnungen des Führers auferlegen müssen. Wenn dieser die Landung befiehlt, darf der Mannschaft oder den Fahrgästen nicht ein Widerspruch offen stehen, etwa, weil die Landung sich als Hausfriedensbruch darstellen könne. Verantwortlich wird deshalb nur der Führer zu machen sein. Ist er dagegen zur Landung von den Mitfahrern gezwungen worden oder haben diese eigenmächtig, z. B. durch Ventilziehen die Landung herbeigeführt, so werden nur diese Täter und nicht der Führer zu bestrafen sein.

Wichtig für die Luftfahrer ist, daß auch der gemeinschaftliche Hausfriedensbruch nach dem Gesetze vom 19. Juni 1912 — 395 — nur noch auf Antrag verfolgt wird.

Fraglich ist, ob eine Landung ohne Betreten des Grundstücks den Tatbestand 123 StGB vollendet? Das Landen des Fahrzeuges dürfte hier im allgemeinen wichtiger und schädigender sein als das Aussteigen der Insassen. Wer zu Pferde oder zu Wagen auf ein Grundstück gelangt, kann damit ebenso den Hausfrieden brechen wie der Fußgänger. So wird man auch annehmen müssen, daß der Hausfriedensbruch schon mit dem Landen des Luftfahrzeugs vollendet ist, nicht erst mit dem Aussteigen.

Man wird erwägen müssen, ob wegen der gegenüber 53, 54 StGB, 904 BGB bestehenden Schwierigkeiten Landungen der Luftfahrer nicht überhaupt von dem Begriffe des Hausfriedensbruchs auszuschließen seien. Das erscheint — wenigstens vorläufig — um so mehr gerechtfertigt, als Landungen zur Zeit noch immer gefährlich sind und nicht unnötig vorgenommen zu werden pflegen. Man wird die Luftfahrt hier durch Befreiung von StGB 123 sicherer stellen, ohne den Frieden des Grundeigentums zu gefährden.

Körperverletzung.

Bei der Luftfahrt können fahrlässige Körperverletzungen, insbesondere durch Auswerfen von Gegenständen bewirkt werden.

Der Begriff der Fahrlässigkeit ist im Strafrecht nicht ausdrücklich bestimmt. BGB 276 nennt fahrlässig „das Außeracht-

lassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt". Für das Strafrecht ist der Begriff enger zu fassen. Erforderlich ist nicht nur die Verletzung der Sorgfalt, sondern auch die Voraussehbarkeit des dadurch eintretenden rechtswidrigen Erfolges. Im bürgerlichen Recht ist das Maßgebende die wirksam werdende Tätigkeit, bestraft wird dagegen die Vernachlässigung der Überlegung. Fahrlässig handelt ein Luftfahrer beim Auswerfen von Gegenständen also dann, wenn er dabei voraussehen muß, daß er schädigen kann, und trotzdem die nach Lage der Sache gebotene Sorgfalt außer acht läßt. Ob Fahrlässigkeit vorliege, wird sich aber in solchen Fällen nicht leicht feststellen lassen. Wenn ein Luftfahrzeug näher kommt, pflegt man nicht darauf zu achten, ob der Luftfahrer mit der genügenden Sorgfalt fahre. Oft kann man dies auch vom Lande aus gar nicht feststellen. Und ist der Unfall geschehen, dann ist erst recht nichts mehr festzustellen. Es fragt sich deshalb, ob man hier nicht bei Eintritt einer Körperverletzung ohne Rücksicht auf Vorsatz und Fahrlässigkeit strafen sollte. Vielleicht empfiehlt sich eine Strafvorschrift, die die Mitte zwischen StGB 230 und 366 Ziffer 8 hält. Man müßte dabei dem Luftfahrer die Möglichkeit offen lassen, sich auch über die Grenzen von StGB 53, 54 hinaus durch den Nachweis höherer Gewalt zu befreien.

Versicherungsbetrug

kann ebenso von dem Luftfahrer selbst wie von einem anderen gegen den Versicherer des Fahrzeugs verübt werden. Auf die Unzulänglichkeit des geltenden Rechts habe ich schon hingewiesen. (S. 220).

Sachbeschädigung.

Fahrlässige Sachbeschädigung ist nach geltendem Rechte straffrei. Man wird auch für die Luftfahrt dabei bleiben können. Schadensersatzansprüche des bürgerlichen Rechts dürften ausreichen.

Jagdvergehen.

Einstweilen wird Jagd vom Luftfahrzeug aus nur selten vorkommen. Ich kenne nur zwei Fälle. Hubert Latham und ein russischer Flieger haben vom Flugzeug aus gejagt. — DLZ 1911, N. 3 S. 37, Berl. Lokalanzeiger 13. 4. 13, Beiblatt 6. — Mit der Entwickelung der Luftfahrt wird aber auch die Jagd in der Luft

wichtig werden können, und zwar gerade die rechtswidrig ausgeübte Jagd.

Das Aufsuchen des Wildes wird besonders durch den geräuschlosen Freiball erleichtert. Der Wilderer ist auch im Luftfahrzeug sicherer als auf der Erde. Daß nur Bemittelte auf solche Weise jagen können, steht dem Vorkommen von Jagdfrevel nicht entgegen; denn Jagdvergehen findet man gerade bei Bemittelten besonders häufig, weil meistens nicht die Not, sondern die Jagdlust zu dem Vergehen treibt.

Wer überhaupt nicht zur Jagd berechtigt ist, macht sich durch Ausübung der Jagd im Luftraum über deutschem Gebiet überall der Verletzung der Vorschrift 292 StGB schuldig. Der Jagdberechtigte wird dagegen in dem Luftraum über seinem Gebiete jagen dürfen. Dabei wird es statthaft sein, daß er von fremdem Luftraum aus auf Wild jagt, das sich innerhalb seines Jagdbezirkes befindet. Strafbar ist es dagegen, wenn er von seinem Luftraum aus auf Wild, das in Nachbarbezirken steht, schießt oder solches Wild in seinen Bezirk treibt. Da es immer auf den Standort des Wildes ankommt, nicht auf den des Luftfahrers, werden die Fälle nicht schwieriger zu entscheiden sein als bei der auf dem Lande ausgeübten Jagd.

Der Einziehung würde das bei Jagdvergehen benutzte Luftfahrzeug nach StGB 295 nur dann unterliegen, wenn es als Jagdgerät anzusehen wäre. Das wird in der Regel nicht der Fall sein. Die Verwendung zur Jagd reicht noch nicht aus; das Fahrzeug müßte für die besonderen Zwecke der Jagd bestimmt sein. Es kann ja dahin kommen, daß man auch Jagdluftfahrzeuge baut, besonders für Jagden in unwegsamen Gegenden, z. B. auf Gemsen und Steinböcke. Dann würden solche Fahrzeuge auch als Jagdgerät anzusehen sein. Einstweilen wird man aber annehmen müssen, daß Jagd nur bei Gelegenheit einer Luftfahrt ausgeübt wird, und daß daher das Luftfahrzeug nicht zum Jagdgerät gehört.

Wer auf fremdem Jagdgebiet zur Jagd ausgerüstet betroffen wird, unterliegt der in 368 Ziffer 10 bestimmten Strafe. Der Fall kann für die Luftfahrt vorkommen, wird aber selten zur Bestrafung führen, weil seine Feststellung vom Lande aus kaum möglich erscheint.

Verletzung von Telegraphenanlagen.

Die dem Schutze der Telegraphenanlagen dienenden Vorschriften 317, 318, 318a StGB erscheinen gegenüber der Luftfahrt zu hart, wenigstens mit Rücksicht auf die geltende Begrenzung des Notstandes.

Gegenüber Angriffen, die von der Erde aus unternommen werden, erscheinen die Bestimmungen gerechtfertigt, da bei solchen Angriffen immer nur ein besonders schwer zu bestrafender Mutwille die Quelle der Tat sein wird. Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Luftfahrt, die vermöge ihrer Betriebseigenart häufig Drahtleitungen beschädigen oder zerstören kann, ohne daß eine Bestrafung der Fahrer, oder wenigens eine so harte Bestrafung geboten wäre. Diesen besonderen Verhältnissen der Luftfahrt wird das Gesetz Rechnung tragen müssen, und zwar sowohl durch Erweiterung des Begriffes Notstand in der bereits dargelegten Richtung, als durch Ermäßigung der in StGB 317, 318, 318a angedrohten Strafen.

Ausgießen und Auswerfen.

„Wer Sachen auf eine Weise ausgießt oder auswirft, daß dadurch jemand beschädigt oder verunreinigt werden kann", wird nach 366 Ziffer 8 StGB mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Ich habe schon bei Besprechung der Körperverletzung darauf hingewiesen, daß diese Strafvorschrift nicht für alle Fälle ausreicht. Sie geht aber andererseits gegenüber der Luftfahrt auch zu weit, denn nach ihr ist jedes Auswerfen und Ausgießen zu bestrafen, da es nicht auf die Beschädigung oder Verunreinigung ankommt, sondern nur auf ihre Möglichkeit, die fast immer gegeben sein wird.

Gegenüber der Luftfahrt wird man mit der vorgeschlagenen, 230 und 366 Ziffer 8 ersetzenden Strafbestimmung und einem Entschädigungsanspruche auskommen.

Hinderung des freien Verkehrs.

Für Landungen könnte auch der Tatbestand der Vorschrift 366 Ziffer 9 durch die Luftfahrt erfüllt werden; man wird hier aber wohl mit der Zeit besondere polizeiliche Vorschriften schaffen.

Überfliegen von Festungswerken.

Es fehlt ein der Vorschrift 8 des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse entsprechendes Verbot des Überfliegens von Festungen. Man wird hier wegen der unverhältnismäßig größeren Gefahr auch eine schärfere Strafe bestimmen müssen. Freilich würde dem, nach der Fassung des Gesetzes, auch entsprechen, daß die Festungsanlagen von oben als solche kenntlich gemacht werden.

Für Preußen ist das Verbot des Überfliegens von Festungsanlagen durch die Ministerialverfügung vom 22. Oktober 1910 ausgesprochen. Die höchste zulässige Strafe ist hier aber nach den Grundsätzen des Polizeistrafrechts nur Geldstrafe bis zu 100 Mark. Ergänzung durch ein Reichsstrafgesetz wird nötig sein.

Das Abzeichnen und Aufnehmen von Festungsanlagen — auch ohne landesverräterische Absicht — ist nicht nach StGB 360 Ziffer 1, sondern nach der Vorschrift 4 des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse zu bestrafen, und zwar mit Gefängnis oder Festung bis zu drei Jahren, neben welchen Strafen auf Geldstrafe bis zu 5000 Mark erkannt werden kann, während bei mildernden Umständen nur Geldstrafe zulässig ist. Der Versuch ist strafbar. Das Vergehen liegt schon dann vor, wenn der Luftfahrer weiß, daß er eine der Landesverteidigung dienende Anlage vor sich hat, deren Geheimhaltung geboten ist, und wenn er sich gleichwohl ihre Kenntnis durch Besichtigung, Abzeichnen oder Aufnahme verschafft.

Luftdienstvergehen.

Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 — 175 — hat besondere Dienstvergehen der Seeleute unter Strafe gestellt. Die wichtigsten sind:

gröbliche Verletzung der Dienstpflichten — 96 —,
wiederholter Ungehorsam — 100 —,
Meuterei — 100 —,
Beschädigung des Schiffes, auch des eigenen — 109 —.

Ob eine entsprechende Ausdehnung dieser Vorschriften auf die Luftfahrt notwendig sei, ist recht zweifelhaft. Zwar kann der Führer während der Fahrt behördliche Hilfe ebensowenig erlangen

wie der Schiffer auf hoher See; der Luftfahrer bleibt aber immer nur kurze Zeit außerhalb der Polizeigewalt. Zudem gefährdet in der Luftfahrt fast jede Gehorsamsverweigerung das Leben des Angestellten selbst. Die Luftfahrt ist ihrem Betriebe nach viel mehr auf einheitliches Arbeiten angewiesen und zwingt die Beteiligten zur Unterordnung. Es scheint mir also viel gegen die Notwendigkeit besonderer Strafvorschriften zu sprechen.

Zu erwägen wäre, ob man, entsprechend den Vorschriften 99, 108 der Seemannsordnung den Angestellten ein Beschwerderecht über Untüchtigkeit des Luftfahrzeugs geben und einen Mißbrauch dieses Rechts unter Strafe stellen sollte.

Falls man Strafvorschriften gibt, wird man ihre Verletzung immer bestrafen müssen, gleichviel wo sie begangen wird, wie dies auch für die Seedienstvergehen bestimmt ist. — 121 der Seemannsordnung. —

III. Gewerberecht*).

A. Allgemeines.

Gegenstand der Gewerbegesetzgebung und Gewerbeaufsicht des Reiches können sein

1. der gewerbsmäßige Bau von Luftfahrzeugen,
2. die gewerbsmäßig betriebene Luftfahrt, und zwar
   zur Beförderung von Menschen und Sachen,
   zur Schaustellung,
   zu Lehrzwecken.

Das Reich hat hierüber bisher noch gar keine besonderen Rechtsvorschriften erlassen, während Preußen durch die Ministerialverfügung vom 22. Oktober 1910 — MBl. f. d. i. V. 1910, 317 — die wichtigsten Fragen der Sicherheitspolizei geregelt hat. Diese Verfügung beschränkt sich nicht auf die gewerbliche Luftfahrt, ich bespreche sie gleichwohl im Gewerberecht, weil hier der rechtlich größere Umfang gegeben ist, wenn auch die gewerbliche Luftfahrt einstweilen hinter der sportlichen und wissenschaftlichen noch zurücksteht.

*) Schriftenverzeichnis: 88, 118. Siehe auch das Verzeichnis auf S. 185.

B. Bau von Luftfahrzeugen.

Zulassung und Genehmigung von Anlagen.

Daß der Bau von Luftfahrzeugen nicht dem Staate vorbehalten werden müsse, habe ich schon dargelegt. Abgesehen von der Beschränkung einzelner Bauformen auf Deutschland wird man volle Gewerbefreiheit gewähren müssen. Es scheint mir auch kein Bedenken dagegen zu sprechen, ausländische Fabriken innerhalb des Reiches zuzulassen. Durch den freien Wettbewerb wird der inländische Luftfahrzeugbau nur gewinnen können. Dagegen wird ein Schutzzoll gegenüber den im Ausland hergestellten Fahrzeugen wohl berechtigt sein. Auf dem Gebiete der Herstellung von Motoren steht Deutschland übrigens an erster Stelle, ebenso wie für den Bau lenkbarer Luftschiffe. Das Ausland, vor allem Frankreich und England sind aber bemüht, den Vorsprung, den Deutschland hier gewonnen hat, einzuholen; und da in jenen Ländern der Staat das Gewerbe der Luftfahrt eifrig fördert, wird auch für Deutschland eine staatliche Förderung unentbehrlich sein. Die staatliche Fürsorge muß sich, abgesehen von Geldbeihilfen, vor allem in einer zweckmäßigen Regelung des Luftfahrtrechts beweisen. Von ihr hängt es ab, ob wir im Bau von lenkbaren Luftschiffen und Motoren an der Spitze bleiben werden.

Nach geltendem Gewerberecht bedarf ein Gewerbebetrieb, der Luftfahrzeuge baut, keiner besonderen Genehmigung nach GO 16. Es wäre aber zu erwägen, ob nicht wegen der bei der Füllung bestehenden Explosionsgefahr solche Betriebe doch der Vorschrift 16 zu unterstellen wären. Freilich handelt es sich einstweilen nur um einige wenige große Unternehmungen, bei deren Anlage schon aus Gründen des Betriebes eine genügende Entfernung von Wohnstätten eingehalten worden ist.

Soweit Dampfkessel verwendet werden, ist natürlich die nach GO 24 erforderliche Genehmigung einzuholen.

Zweifelhaft kann es sein, ob nicht auch GO 27 hier in Frage kommt. Für besonders geräuschvolle Anlagen gibt GO 27 die schon im Schallrechte besprochenen besonderen Vorschriften. Die Probefahrten, die man auch zu dem Herstellungsbetriebe wird rechnen müssen, verursachen nun starkes Geräusch. Man wird aber mit Maßnahmen aus GO 27, insbesondere mit der Beschränkung

des Betriebes auf bestimmte Stunden, vorsichtig sein müssen, weil die Vornahme von Luftfahrten wegen der auf die Witterung zu nehmenden Rücksicht sowieso schon beschränkt ist.

Wichtiger erscheint GO 27 für die Anlegung eines Flugplatzes.

Gewerbebetrieb.

Ob für Fabriken, die Luftfahrzeuge herstellen, besondere Vorschriften über Betriebssicherheit, Arbeiterschutz, Sonntagsruhe und dergleichen erforderlich sind, wird sich erst mit der Zeit beurteilen lassen.

Neue gesetzliche Vorschriften werden nicht erforderlich sein. Der Bundesrat und die Landespolizeibehörden können im Rahmen des geltenden Rechts die etwa nötig werdenden Anordnungen treffen. Es wird hier voraussichtlich mehr auf die Regelung des Verhaltens der Arbeiter ankommen, als auf Einrichtungen, die den Schutz der Arbeiter vor Betriebsgefahren bezwecken.

Die Abnahme des Fahrzeugs.

Kraftfahrzeuge dürfen nur in den Verkehr gebracht werden, wenn sie auf ihre Tauglichkeit geprüft worden sind. Es liegt nahe, für Luftfahrzeuge in gleicher Weise eine polizeiliche Abnahme vorzuschreiben. Das erscheint um so nötiger, als Luftfahrzeuge überall hin gelangen und während der Fahrt nicht so leicht aufgehalten werden können wie die Kraftfahrzeuge. Gleichwohl wird man einstweilen davon absehen müssen, eine Prüfung für Luftfahrzeuge allgemein einzuführen. Der Bau solcher Fahrzeuge ist im großen und ganzen immer noch Versuch. Die Erfinder sind rastlos bemüht, Verbesserungen zu ersinnen und zu erproben. Polizeiliche Beschränkungen einführen, hieße den Fortschritt der Technik hemmen, wenn nicht gar vernichten. Man muß eben eine Zeit abwarten, wie man es auch bei den Kraftwagen getan hat. Erst wenn die Technik die wichtigsten Grundlagen des Baues von Luftfahrzeugen einwandfrei geformt hat, wird man daran gehen dürfen, die Einhaltung dieser Grundlagen polizeilich vorzuschreiben. Bis dahin wird freilich das Leben der im Luftfahrzeug wie der unter ihm befindlichen Menschen oft stark gefährdet sein und zuweilen auch zerstört werden. Das ist aber nicht zu vermeiden, wenn man vorwärts kommen will. Und wer durch den Absturz eines Luftfahrzeuges auf der Erde getötet wird, ist ebenso

ein Opfer für den Fortschritt der Menschheit wie jemand, der sein Leben an die Fahrt wagt. Das Recht darf auch hier nicht zuerst an den Einzelnen denken, sondern muß ihn den Forderungen der Gesamtheit unterordnen.

Es wird also nicht eine rechtliche, sondern eine technische Frage sein, wann man auch für Luftfahrzeuge eine polizeiliche Abnahme wird einführen können. Dabei wird man die an Kraftwagen gemachten Erfahrungen verwerten können. Ebenso wie dort werden sich die Anforderungen auf drei Hauptgruppen verteilen:

Einrichtung des Betriebes,
besondere Vorkehrungen, die der Sicherung des Betriebes dienen,
Kenntlichmachung des Fahrzeugs.

Ferner wird man auch bei Luftfahrzeugen unterscheiden können die Prüfung der Gattung (des „Typs"), und des einzelnen Fahrzeugs.

Die Vorschriften der preußischen Ministerialverfügung über die Fahrzeugprüfung bespreche ich im nächsten Abschnitt bei dem Aufstieg.

C. Gewerbliche Luftfahrt.

Der Unternehmer.

Gewerbliche Unternehmungen der Luftfahrt können zum Gegenstand haben:

die Beförderung von Menschen und Sachen,
Schaustellungen,
Unterricht.

Ich bespreche zunächst nur die gewerbsmäßige Beförderung von Menschen und Sachen. Sie ist nach deutschem Gewerberechte frei. Es wird zu erwägen sein, ob man hier nicht wenigstens eine der Vorschrift GO 30 Absatz 1 Ziffer a und b entsprechende Beschränkung einführen sollte, nämlich dahin, daß die Genehmigung des Betriebes erforderlich sei, daß sie aber nur versagt werden dürfe, wenn

Tatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Unternehmers für die Leitung oder Unterhaltung des Unternehmens dartun,

oder wenn das Unternehmen nach den einzureichenden Plänen nicht den Anforderungen entspricht, die an die Sicherheit des Betriebes zu stellen sind.

Solche Bestimmungen dürften auch neben den anderen Sicherungsmaßnahmen — Führerprüfung, Fahrzeugprüfung, Versicherungszwang — nicht ohne Wert sein.

Wichtig ist ferner die viel behandelte Frage, ob der Eigentümer des Luftfahrzeugs in ein Buch oder eine Rolle — wie man statt Register sagen könnte — einzutragen sei, wie Staatszugehörigkeit und Flaggenrecht zu ordnen seien, und welche Maßnahmen zur Beachtung der gegebenen Vorschriften getroffen werden müßten.

Das Luftgesetzbuch schlägt hierfür folgendes vor:

Artikel 2.

Jedes Luftfahrzeug muß eine Nationalität haben, und zwar eine einzige.

Artikel 3.

Die Nationalität des Luftfahrzeugs wird durch die Nationalität seines Eigentümers bestimmt. Wenn das Luftfahrzeug einer Gesellschaft gehört, so richtet sich die Nationalität des Fahrzeugs nach derjenigen des Ortes, wo die Gesellschaft ihren Sitz hat. Gehört ein Luftfahrzeug mehreren Miteigentümern verschiedener Nationalität, so ist die Nationalität derjenigen Miteigentümer maßgebend, welche zwei Drittel des Wertes des Fahrzeugs besitzen.

Artikel 4.

Jedes Luftfahrzeug muß ein erkennbares Nationalitätsabzeichen mit sich führen.

Artikel 5.

Jedes Luftfahrzeug muß Ausweispapiere mit sich führen, welche alle Angaben enthalten, die zu seiner Feststellung nötig sind.

Artikel 6.

Jeder Eigentümer eines Luftfahrzeugs kann Fahrten außerhalb eines Flugplatzes erst unternehmen, nachdem

die Eintragung des Fahrzeugs in dem von der zuständigen Behörde geführten Register erfolgt ist.

Jeder Staat erläßt die für die Eintragung in das Register nötigen Bestimmungen innerhalb seines Gebietes selbständig.

Artikel 7.

Jedes Fahrzeug muß ein Abzeichen mit sich führen, aus welchem der Eintragungsort ersichtlich ist.

Artikel 8.

Die Registerlisten werden veröffentlicht.

Abgesehen von der Bestimmung des Artikels 3 dürften diese Vorschläge dem Verkehrsbedürfnisse entsprechen. Ob die in Artikel 3 vorgesehene Lösung der Frage der Staatszugehörigkeit ausreiche, kann zweifelhaft sein. Voraussichtlich wird aber das Miteigentum verschiedener Staatsangehöriger ein seltener Fall bleiben.

Alle genannten Vorschläge betreffen zugleich inneres Recht der einzelnen Staaten und Völkerrecht.

Für Deutschland ist eine handelsrechtliche Frage von Bedeutung: ob der Unternehmer gewerblicher Luftfahrt Kaufmann sei, also im Handelsregister eingetragen werden müsse.

Kaufmann ist, wer ein Handelsgewerbe betreibt. Von den in HGB 1 aufgezählten Handelsgewerben können für die Luftfahrt nur die Ziffern 5 und 6 — Frachtführer und Spediteur — in Betracht kommen. HGB 425 und 407 begrenzen aber die Begriffe Frachtführer und Spediteur nach der Art der von ihnen auszuführenden Beförderung so bestimmt, daß man die Luftfahrt nicht zu ihnen rechnen kann. Das Gesetz spricht ausdrücklich von der Beförderung zu Lande, auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern und zur See.

Nach ihrem Gegenstande ist die gewerbliche Luftfahrt kein Handelsgewerbe, ihr Unternehmer nicht Kaufmann.

Nun wird allerdings fast ausnahmslos der Fall 2 HGB vorliegen. Das Unternehmen wird einen nach Art und Umfang in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordern.

Es wäre daher Handelsgewerbe, sobald es im Handelsregister eingetragen wäre, und der Unternehmer wäre verpflichtet, die Eintragung herbeizuführen. Hier können sich aber Schwierigkeiten ergeben. Die Kaufmannseigenschaft bringt nicht nur Rechte, sondern auch schwere Pflichten mit sich. Ein Unternehmer wird unter Umständen Wert darauf legen, nicht als Kaufmann angesehen zu werden. Zwar kann die nach HGB 14 zulässige Geldstrafe von 300 ℳ gemäß FGG 133 bis zur Erzwingung der Eintragung wiederholt verhängt werden. Es muß aber jedesmal eine angemessene Frist gestellt werden, und das Verfahren kann durch Einlegung von Rechtsmitteln nicht unwesentlich verzögert werden. Mit Rücksicht auf diese Mißstände wird zuweilen verlangt, man solle dem Registergericht die Befugnis geben, äußerstenfalls die Eintragung von Amts wegen vorzunehmen.

Für die Luftfahrt wird ferner zu bedenken sein, daß sie meistens von Gesellschaften ausgehen wird, die ohne Rücksicht auf den Gegenstand ihres Unternehmens als Kaufleute gelten, nämlich die Aktiengesellschaft, die Kommanditgesellschaft auf Aktien, die Gesellschaft mit beschränkter Haftung und die Genossenschaft.

Da die offene Handelsgesellschaft und die Kommanditgesellschaft nur auf den Betrieb eines Handelsgewerbes gerichtet sein können, stehen diese Formen einem Unternehmen der Luftfahrt nur im Falle der Vorschrift 2 HGB offen. Es beginnt daher die Wirksamkeit der Gesellschaft gemäß 123 Absatz 2 HGB hier immer erst mit der Eintragung in das Handelsregister, gleichviel ob die Gesellschaft ihre Geschäfte schon vorher begonnen hat.

Für Unternehmungen der Luftfahrt wird mit der Zeit vielleicht auch in Frage kommen, ob man den Begriff einer Betriebseinheit ähnlich dem der Bahneinheit schaffen solle. Nach dem preußischen Gesetze vom 8. Juli 1902 — 1308 — gelten die sämtlichen dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerte als eine Einheit, die wie ein Grundstück behandelt wird. Die Bahneinheit wird in das Bahngrundbuch eingetragen, Belastung und Zwangsvollstreckung erfolgen nach den Vorschriften über unbewegliche Sachen. Für die Luftfahrt könnte man zu einer ähnlichen Behandlung deshalb gelangen, weil auch bei ihr erhebliche Werte angelegt sind und der Verkehr die Erhaltung des Unternehmens als einer Einheit verlangt. Einstweilen ist aber wohl der Luftverkehr noch

zu gering, als daß eine solche besondere Rechtsstellung seiner Unternehmungen erforderlich erschiene.

Bei einer weiteren Ausbildung der gewerblichen Beförderung in der Luft wird man für die Rechtsstellung des Unternehmers auch manche Vorschrift des Seerechts über die Reederei entsprechend verwerten können.

Der Führer.

Es liegt nahe, dem Führer eines Luftfahrzeuges eine ähnliche Stellung einzuräumen, wie sie dem Schiffer gegeben ist, und zwar sowohl hinsichtlich der Anordnungen über das Fahrzeug wie der Vorschriften für die Insassen des Fahrzeugs. Mit der Ausdehnung der Luftfahrt wird man auch hier zu besonderen Rechtsformen und Rechtsätzen gelangen, die zwar aus dem Seerecht manches werden entlehnen können, im ganzen aber doch eine den Eigenheiten der Luftfahrt angepaßte Gestaltung verlangen. Einfach die „entsprechende Anwendung" seerechtlicher Vorschriften verfügen, geht nicht an. Die Luftfahrt unterscheidet sich von der Seefahrt vor allem durch die kürzere Dauer ihrer Reisen.

Bisher hat sich das Recht in der Hauptsache nur mit dem Befähigungsnachweis des Führers befaßt. Man hat vorgeschlagen, von einem solchen Nachweise überhaupt abzusehen und den Unternehmer nur durch eine Strafvorschrift zu zwingen, sachkundige Führer zu verwenden. Dieser Vorschlag erscheint aus zwei Gründen ungeeignet. Erstens ist es zweckmäßig, die nach menschlichem Ermessen möglichen Maßnahmen zu treffen, bevor sich ein Unfall ereignet. Zweitens ist nach Eintritt eines Unfalls der Nachweis, der Führer sei ungeeignet gewesen, oft gar nicht und meistens nur sehr schwer zu führen.

Bei der Gefährdung, die in der Luftfahrt sowohl für die Insassen eines Fahrzeugs wie für die unter dem Fahrzeug befindlichen Menschen besteht, wird man sich mit den allgemeinen Schutzvorschriften — 831 BGB; 222, 230 StGB — nicht begnügen können, vielmehr die Ausübung der Luftfahrt nur solchen Menschen gestatten dürfen, die ihre Befähigung und Ausbildung zu diesem Berufe dargetan haben. Wenn man eine solche Prüfung schon den Kraftwagenführern auferlegt — RGBl. 1909, 437; 1910, 437 —, wird man sie erst recht in der Luftfahrt fordern müssen.

Preußen ist auch hier zunächst den Weg gegangen, von allgemeinen polizeilichen Vorschriften noch abzusehen, bis man genügende Erfahrungen gesammelt hat. Deshalb hat die Ministerialverfügung vom 22. Oktober 1910 zwar eine Prüfung der Führer vorgesehen, die Vornahme der Prüfung aber dem deutschen Luftfahrerverbande übertragen.

Es sind unterschieden die Prüfung für

Flugzeugführer und Luftschiffführer.

Beide Prüfungen beziehen sich auf bestimmte Bauarten (Typen), und das Zeugnis muß diese angeben.

Wer in einem Flugzeug aufsteigen will, muß ein Flugzeugführerzeugnis besitzen, gleichviel ob er allein oder mit Gästen fliegen will. Eine Ausnahme ist für Flugversuche zulässig, jedoch nur dann, wenn sie über besonders eingefriedigten Flugplätzen vorgenommen werden oder wenn mit Rücksicht auf die Lage zu den Verkehrsstraßen und den Umfang des Verkehrs eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht zu erwarten ist, oder wenn Schutzmaßnahmen getroffen worden sind.

Für die anderen Formen der Luftfahrt ist der Besitz eines Führerzeugnisses nur dann erforderlich, wenn Fahrgäste mitgenommen werden; und zwar ist vorgeschrieben:

für Luftschiffe: das Zeugnis für Luftschiffführer,
für Frei- und Fesselbälle: entweder das Zeugnis für Luftschiff- oder für Flugzeugführer.

Für Luftschiffe besteht keine Bestimmung über Flugversuche, wohl deshalb, weil hier beim Aufstieg immer ein geprüfter Führer zugegen sein wird. Dagegen ist für Luftschiffe weiter vorgeschrieben, daß

1. die übrigen an der Führung beteiligten Personen, wie Höhen- und Seitensteuermann, möglichst das Führerzeugnis besitzen sollen,
2. die mit der Handhabung des Motors betraute Besatzung einen besonderen Nachweis besitzen muß, der in dem Zeugnis eines für die Prüfung von „Kraftfahrzeugführern" — auch kein schönes Wort! — ermächtigten Sachverständigen besteht.

Der Vorstand des DLV, der die Führerzeugnisse ausstellt, soll von jeder Erteilung, Ausdehnung und Entziehung eines Zeug-

nisses für Flugzeugführer dem Polizeipräsidenten in Berlin Mitteilung machen. Für Luftschiffführer ist die gleiche Bestimmung nicht getroffen.

Ist ein Luftfahrer nicht Mitglied eines zu dem Deutschen Luftfahrerverbande gehörenden Vereins, so hat er sich, um das Zeugnis zu erlangen, an den Verbandsverein seines Wohnorts, „erforderlichenfalls" — das heißt wohl, falls am Wohnort kein Verein vorhanden ist — an den Vorstand des Verbandes selbst zu wenden. Diese Vorschrift ist zwar nur in dem Abschnitt B b und c der Ministerialverfügung enthalten, soll aber wohl für alle Fälle gelten.

Bei Ausländern sind Führerzeugnisse ausreichend, welche der Vorstand des DLV anerkannt hat.

Ob man später die Führerprüfungen dem Verbande abnehmen und staatlichen Sachverständigen und Behörden übertragen müssen wird, läßt sich wohl kaum schon beurteilen. Einstweilen ist die Vornahme der Prüfung durch den DLV zweckmäßig. Sie legt dem Verbande allerdings eine bedeutende Last und Verantwortung auf.

Der Aufstieg.

Ist das Luftfahrzeug erst einmal aufgestiegen, so ist es damit einer Prüfung und Untersuchung fast völlig entzogen. Die Regelung des Aufstiegs ist das letzte, was der Staat vom Lande aus für die Sicherung der Fahrt unmittelbar veranlassen und überwachen kann.

Die preußische Verfügung enthält daher besondere Vorschriften über den Aufstieg.

Flugzeuge dürfen im allgemeinen überall aufsteigen. Für Flugversuche sind die bereits erwähnten Beschränkungen bestimmt. Die Polizei kann außerdem bestimmte Bezirke ausschließen oder den Aufstieg dort nur unter besonderen Bedingungen gestatten.

Für Luftschiffe sind Bestimmungen über den Aufstieg nicht gegeben.

Frei- und Fesselbälle dürfen mit Gästen nur aufsteigen, wenn das Fahrzeug geprüft worden ist, und wenn beim Aufstieg ein Beauftragter des zuständigen Vereins oder in dessen Ermangelung

ein Vertreter der Ortspolizeibehörde zugegen ist. Bei Fesselbällen muß außerdem noch vor jedem Aufstieg eine besondere Besichtigung vorgenommen werden.

Die Prüfung der Frei- und Fesselbälle ist für Preußen einer Reihe von Vereinen der Luftfahrt übertragen. Die Verfügung vom 22. Oktober 1910 nennt deren 34, und zwar auch deutsche Vereine außerhalb Preußens. Die Prüfung hat sich auf „Material und Ausstattung" zu erstrecken. Das Zeugnis hat ein Jahr Gültigkeit.

Verboten ist jeder Aufstieg eines Luftfahrzeugs im Umkreise von 10 Kilometern um Festungsanlagen, sofern nicht die zuständige Militärbehörde die Erlaubnis schriftlich erteilt hat. Gegen diese Bestimmung hat sich Widerspruch erhoben. Sie dürfte aber bei der Gefahr, die eine Verbindung von Luftfahrt und Photographie mit sich bringt, gerechtfertigt sein, zumal sie das einzige Mittel ist, um Spionage hier auszuschließen. — DLZ 1911 N. 11 S. 24 —.

Die Fahrt.

Preußen hat für die Fahrt selbst bisher nur wenige Bestimmungen getroffen.

Für Flugzeuge und Luftschiffe ist verboten, einen Umkreis von 10 Kilometern um Festungsanlagen zu überfliegen, falls nicht schriftliche Erlaubnis der Militärbehörde vorliegt.

Ferner ist für Flugzeuge verboten, feuergefährliche Anlagen oder solche Grundstücke zu überfliegen, die netzartig von elektrischen Hochspannungsleitungen überzogen sind. Von einem allgemeinen Verbot des Überfliegens bewohnter Ortschaften hat man abgesehen, doch sollen die Flieger auf die ihnen hier drohenden Gefahren besonders aufmerksam gemacht werden.

Luftschiffe müssen ein „Revisionsbuch" führen. Nach der Verfügung ist in dieses Buch einzutragen, wann und wie die einzelnen Teile des Luftschiffes einer Prüfung auf ihre Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit unterzogen worden sind. Nach dem der Verfügung beigegebenen Muster soll das Revisionsbuch außerdem die wichtigsten Angaben über Art und Verlauf jeder einzelnen Fahrt in einem Fahrtbericht enthalten.

Über diese Bestimmungen hinaus wird schon seit längerer Zeit von den Luftfahrtvereinen der verschiedensten Staaten eine gesetzliche Regelung der Fahrt gefordert und vorgeschlagen. Es handelt sich dabei um folgende Punkte:

Fahrtgeschwindigkeit,
Fahrtrichtung,
Überholen, Ausweichen und Zeichengebung während der Fahrt,
Notzeichen,
Schallzeichen bei unsichtigem Wetter,
Lichtzeichen bei Dunkelheit,
Auswerfen von Ballast,
Luftstraßenbezeichnung auf der Erde,
Bezeichnung gefährlicher Stellen oder solcher Stellen, deren Überfliegen verboten ist,
Licht- und Schallzeichen auf der Erde während Dunkelheit oder unsichtigen Wetters,
Bezeichnung von Landungsstellen.

Das Luftgesetzbuch hat sich bisher nur mit dem Auswerfen befaßt und schlägt dafür folgendes vor:

Artikel 12.

Auswurf ist jedes freiwillige Hinabwerfen von Gegenständen.

Artikel 13.

Abgesehen von Fällen dringender Gefahr ist der Auswurf aller Gegenstände verboten, welche irgendwie geeignet sind, Personen oder Sachen Schaden zuzufügen.

Artikel 14.

In jedem Falle verpflichtet der angerichtete Schade zum Ersatz.

Auf dem Wiener Kongreß der FAI vom 20./22. Juni 1912 sind eingehende Vorschriften über die Ausgestaltung der Fahrt besprochen und angenommen worden. — DLZ 1912, 497 und WLZ 1912, 1239 —.

Schon jetzt beschränkt sich die Luftfahrt auf bestimmte Verkehrsgebiete im Luftraume. Schon jetzt kommen Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen vor. Eine Regelung der Fahrt ist des-

halb, und auch wegen der großen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge notwendig. Wie sehr die Luftfahrt auch geeigneter Zeichen für die Fahrtrichtung bedarf, hat die jüngst vorgenommene Notlandung des Z 4 in Frankreich wieder erwiesen.

Die Landung.

Der Entwurf des Luftgesetzbuchs bestimmt für die Landung folgendes:

Artikel 9.

Die Landung auf offenem Felde ist gestattet.

Artikel 10.

Es ist abgesehen von Fällen höherer Gewalt verboten, zu landen:

1. in Festungen und in der Umgebung von Festungswerken innerhalb des von der Militärbehörde bestimmten Rayons,
2. innerhalb bewohnter Orte abgesehen von den durch die öffentliche Behörde bestimmten Plätzen.

Artikel 11.

Jede Landung verpflichtet zum Ersatz des dadurch verursachten Schadens. Sollte jedoch die Beschädigung durch eigenes Verschulden des Geschädigten mit entstanden sein, so kann der Urheber des Schadens nach Maßgabe dieses Verschuldens ganz oder zum Teil von der Schadensersatzpflicht befreit werden.

Für das Deutsche Reich hat der Luftfahrer bei der Landung vor allem die Vorschriften BGB 905 und StGB 123 zu beachten. Eine Klarstellung der Befugnisse der Luftfahrt gegenüber dem Grundeigentum ist bei der zweifelhaften Fassung von BGB 905 besonders wichtig.

Die preußische Verfügung enthält nur eine polizeiliche Vorschrift über die Landung. „Bei der Landung" sollen die Insassen des Fahrzeugs als der Spionage verdächtig angesehen werden, wenn sie unbefugt Festungswerke überflogen haben. Ihre „Personalien" sollen festgestellt, und es soll nach verdächtigen Aufnahmen oder Zeichnungen gesucht werden.

Für die Ausführung der Landung wird auch die bereits besprochene Vorschrift über die Nothilfe — StGB 360, 10 — wichtig sein.

Verhalten bei Unfällen.

Auch hier wird 360 Ziffer 10 StGB in Frage kommen.

Wichtig ist die Kenntlichmachung des Fahrzeugs, damit bei Unfällen der Verantwortliche leicht ermittelt werden kann. Wenn es auch für Luftfahrer nicht so leicht sein wird, sich der Feststellung zu entziehen, wie dies bei Kraftwagen möglich ist, so kann es doch auch hier — besonders bei Beschädigung durch Auswerfen — zu Fluchtversuchen kommen.

Die Statistik für Kraftwagen hat ergeben, daß in etwa 10% der Unfälle der Versuch gemacht worden ist, sich der Feststellung durch Flucht zu entziehen. In der Zeit vom 1. Oktober 1909 bis 30. September 1910 sind im Deutschen Reiche 7158 Unfälle gezählt worden, die durch Kraftfahrzeuge verursacht worden sind, im Jahre darauf 8263 Unfälle. Von den Führern dieser Fahrzeuge haben

1909/10: 521, 1910/11: 517 sich der Feststellung durch die Flucht entzogen,

1909/10: 149, 1910/11: 151 dies versucht.

— 163, 1911, 167; 1912, 149 —.

Um ein vollständiges Bild zu erhalten, müßte man noch feststellen, wie oft es möglich gewesen wäre, sich der Feststellung durch die Flucht zu entziehen. Dann wird man wahrscheinlich auf eine sehr viel höhere Zahl als 10% der Möglichkeit kommen.

Jedenfalls lehrt die Erfahrung an den Kraftwagen, daß es für die Verfolgung von Ansprüchen aus Unfällen sehr wesentlich ist, den Fahrzeugen eine besondere Kenntlichmachung vorzuschreiben. Es würde hier auch noch die bereits erörterte Frage in Betracht kommen, in welcher Weise Luftfahrzeuge von der Polizei zum Landen gezwungen werden können.

Versicherung der Angestellten.

Für die Krankenversicherung steht nach 165 RVO — Reichsversicherungsordnung — die Versicherungspflicht für alle Angestellten außer Zweifel. Fraglich kann es aber sein, ob die Begrenzung der Versicherungspflicht auf Einkommen unter 2500 ℳ hier ausreiche. Führer von Luftfahrzeugen werden höhere Einnahmen erzielen können. Von Erkrankungen werden besonders die nervösen wichtig werden. Die große Anspannung der Aufmerksamkeit, der Lärm der Motoren und die stetige Gefährdung

werden besonders häufig zu Nervenstörungen führen können. Für solche Fälle wird die nach 187 RVO zulässige Erweiterung der nach 183 gesetzlich bestimmten Behandlungsfrist von 26 Wochen wertvoll sein.

Auch bei der Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenfürsorge ist die Versicherungspflicht gegeben. — RVO 1226 —. Hier ist die Grenze aber schon bei Einkommen von jährlich 2000 Mark erreicht, allerdings für die Stufe von 2000—3000 die freiwillige Versicherung zugelassen. Ferner kommt hier das Versicherungsgesetz für Angestellten vom 20. Dezember 1911 — 989 — für Einkommen bis zu 5000 Mark zur Anwendung.

Wichtig ist die Regelung der Hinterbliebenenfürsorge im Falle der Verschollenheit. Die Leistungen werden gewährt, wenn die Umstände den Tod wahrscheinlich machen und binnen Jahresfrist keine glaubhafte Nachricht von dem Verschollenen eingegangen ist. Von den Hinterbliebenen kann eine eidesstattliche Erklärung verlangt werden, daß sie von dem Leben des Vermißten keine anderen als die angezeigten Nachrichten erhalten haben. — RVO 1265/6; VersGes. für Angestellte 33/4 —.

Für Luftfahrer werden auch die in RVO 1269 enthaltenen Bestimmungen über die Einleitung eines Heilverfahrens zur Abwendung einer drohenden Invalidität öfter zur Anwendung gelangen können.

Besonders schwierig und unklar liegen die Verhältnisse bezüglich der Gewerbeunfallversicherung für die Luftfahrt.

Die Versicherungspflicht läßt sich aus RVO 537, 7 nicht begründen. Ziffer 7 betrifft nur die nicht gewerbsmäßig betriebene Luftfahrt, und die übrigen in ihr genannten Fälle sind ausdrücklich auf die Beförderung zu Lande oder zu Wasser beschränkt.

537 Ziffer 10 kann die Versicherungspflicht begründen. Nach ihr unterliegen dem Versicherungszwange

> „Betriebe zur Beförderung von Personen oder Gütern . . ., wenn sie mit einem kaufmännischen Unternehmen verbunden sind, das über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht“.

Ob ein Kleinbetrieb vorliege oder nicht, hat das Reichsversicherungsamt zu entscheiden. — 537 Absatz 2 —.

Früher lautete das Gesetz — 1 Abs. 1 Ziffer 7 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes —:

> „Betriebe, wenn sie mit einem Handelsgewerbe, dessen Inhaber im Handelsregister eingetragen steht, verbunden sind."

Wie die Begründung zur RVO ergibt, ist die Fassung geändert, um auch die im Genossenschaftsregister eingetragenen Handelsunternehmungen zu erfassen. — Drucksachen des Reichstages, 1909/10 N. 340 S. 282. —

Danach würden die Betriebe der Luftfahrt nur dann versicherungspflichtig sein, wenn ihre Inhaber im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragen wären. Nach 537 Absatz 2 kommt es aber im Falle 2 HGB nicht darauf an, ob die Eintragung im Handelsregister wirklich erfolgt ist, sondern darauf, ob das Reichsversicherungsamt sie für erforderlich hält.

Die Versicherungspflicht ergibt sich weiter aus 538 Ziffer 3 RVO. Dadurch sind den gemäß 537 Ziffer 2 versicherungspflichtigen Fabriken gleichgestellt Betriebe

> „die nicht bloß vorübergehend Dampfkessel oder von elementarer oder tierischer Kraft bewegte Triebwerke verwenden".

Diese Vorschrift hatte früher die Fassung:

> Betriebe, in welchen . . . verwendet werden.

Durch das Gesetz vom 30. Juni 1900 — 585 — wurde das: „in welchen" umgeändert in „für welche". Jetzt lautet das Gesetz: Betriebe, die . . . verwenden.

Hiernach ist die gesamte Motorluftfahrt versicherungspflichtig. Sie gehört zu der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik, die ihren Sitz in Berlin, Bernburgerstraße 24/25 hat.

Die vom 1. Januar 1913 ab geltende Satzung dieser Berufsgenossenschaft nennt in § 2 Ziffer 2 den „Luftfahrzeugbau".

Die Luftfahrt selbst ist nicht besonders erwähnt, steht aber nach 538 Ziffer 3 RVO dem Bau von Luftfahrzeugen gleich.

Nun sind zur Zeit Luftfahrzeugbau und Luftfahrt noch nicht streng geschieden. Daß Probefahrten zur Herstellung gehören, ist zweifellos. Bedenken können aber bestehen für die vielfach vorkommenden Veranstaltungen von Schauflügen und Lehrflügen. Die Rechtsverhältnisse dieses Gebietes sind noch recht ungeklärt.

Schwierigkeiten entstehen hier schon für die Beziehungen zwischen dem Führer des Fahrzeuges und der Fabrik, die ihm das Fahrzeug zur Verfügung stellt. Es kann Dienst-, Werk-, Gesellschaftsvertrag und Sachmiete vorliegen. Noch schwieriger gestalten sich aber die Fragen für die Unfallversicherung.

Der Vorstand der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik hat im Jahre 1912 folgenden Beschluß gefaßt, der den Mitgliedern bei der Aufnahme mitgeteilt wird:

> „Versichert sind Personen ihres Betriebes, die mit Arbeiten zur Anfertigung, Zusammenstellung und Ausbesserung von Flugzeugen oder einzelner Teile, sowie mit der Herstellung, Bedienung und Instandhaltung der zu jenen Arbeiten gehörigen Betriebseinrichtungen beschäftigt sind.
>
> Die Versicherung erstreckt sich ferner auf die Ausführung von Flügen durch solche Angestellte ihres Betriebes, die Flüge in ihrem Auftrage zur Erprobung von Flugzeugen unternehmen oder von ihnen in ihrem Interesse im Fliegen ausgebildet werden.
>
> Hiernach ist von der Versicherung ausgeschlossen:
> die Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen (Schau- und Wettbewerbsflügen), ferner die Ausführung von Flügen, die der Ausbildung von solchen Flugschülern dienen, die nicht ihrem Betriebe angehören oder Honorar für die Lehrflüge entrichten."

Gegen diesen Beschluß hat, wie die Berufsgenossenschaft mir mitgeteilt hat, noch niemand Widerspruch erhoben. Der Beschluß erscheint aber in seinem letzten Satze anfechtbar.

Bei Schau- und Wettbewerbsflügen wird man annehmen müssen, daß sie eine sachgemäße Reklame darstellen und noch zu der Herstellung gehören, also gemäß 539 RVO als wesentliche Bestandteile des Betriebes versicherungspflichtig sind. Zum mindesten wären

1. gewerbsmäßige Veranstaltung von Flügen,
2. gewerbsmäßige Lehrtätigkeit

als Nebenbetriebe anzusehen und nach 539, 538 Ziffer 3 RVO versicherungspflichtig. Dadurch, daß sie mit einem anderen Betriebe verbunden sind, wird gemäß 359 RVO an der Versicherungspflicht nichts geändert.

Schwierigkeiten können aber dann entstehen, wenn der Flieger nicht als Angestellter oder als Gesellschafter der Fabrik anzusehen ist. Diese Frage ist nicht nach dem Versicherungsrechte, sondern nach allgemeinem bürgerlichen Recht zu entscheiden.

Mit der Ausdehnung der Luftfahrt wird es sich wohl empfehlen, für sie eine eigene Berufsgenossenschaft zu gründen, die dann auch die nicht gewerbsmäßige Luftfahrt umfassen müßte.

Schaustellungen.

Schauflüge und Wettbewerbsflüge wird man als Schaustellungen, die einer ortspolizeilichen Erlaubnis bedürfen, dann ansehen müssen, wenn sie Zuschauern gegen Eintrittsgeld offen stehen. Für den Fall 55 GO würde ein Wandergewerbeschein ausreichen. Es wird aber wohl immer zugleich 60a GO vorliegen, und deshalb stets, auch außer dem Fall 33b, eine besondere Erlaubnis erforderlich sein.

Bemerkenswert ist, daß der Bundesrat aus Gründen der öffentlichen Sicherheit sowie zur Abwehr oder Unterdrückung von Seuchen nach GO 56b Absatz 2 solche Schaustellungen auf bestimmte Dauer vom Gewerbebetrieb im Umherziehen ausschließen kann. Von solchen Verordnungen ist dem Reichstage sofort, und, falls er nicht versammelt ist, bei seinem nächsten Zusammentreten Nachricht zu geben. Versagt der Reichstag seine Zustimmung, so ist die Verordnung wieder aufzuheben.

Die Bestimmungen über die Sonntagsruhe werden für Schaustellungen nicht anzuwenden sein. Solche gewerbliche Tätigkeit wird sich gerade an Sonntagen entfalten. Man wird sie auch unter den Begriff des Verkehrsgewerbes bringen können. Dieser Begriff kommt nur in GO 105i vor, nach welcher Vorschrift die Bestimmungen 105a Absatz 1 sowie 105b—g über die Sonntagsruhe nicht für Verkehrsgewerbe gelten. Als Verkehrsgewerbe wird man solche Gewerbe ansehen müssen, die dem Verkehr dienen und deren Betrieb seinem Zwecke nach keine Unterbrechung an Sonntagen gestattet.

Die Beförderung in Luftfahrzeugen würde zweifelllos unter 105i GO fallen. Man wird aber auch die Veranstaltung von Schaufahrten dazu rechnen dürfen.

Unterricht.

GO 35 nennt nur den Unterricht im Tanzen, Turnen und Schwimmen. Es ist zu erwägen, ob man für den Unterricht im Fliegen die gleiche Bestimmung treffen sollte, was gerechtfertigt erscheint, zumal bereits Mißstände im Flugunterrichtswesen hervorgetreten sind. — DLZ 1913, 66 —.

GO 27 wird auch in Frage kommen können. Diese Vorschrift bezieht sich aber nur auf die Wahl der Betriebstätte.

VIII. Sicherheitspolizei.

Ein großer Teil der Maßnahmen, welche die Sicherheitspolizei für und gegen die Luftfahrt zu treffen hat, ist schon bei dem Gewerberecht erörtert worden.

Es kommen für die polizeiliche Regelung außerdem noch in Frage:

gesundheitspolizeiliche Maßnahmen,
Fund,
besondere Behandlung sportlicher und wissenschaftlicher Veranstaltungen.

Der Gesundheitspolizei erwächst zunächst die Aufgabe, einer Verbreitung ansteckender Krankheiten durch die Luftfahrt, vor allem vom Auslande her, vorzubeugen. Solche Maßnahmen werden aber nur dann erforderlich sein, wenn in dem Herkunftslande zur Zeit besonders ansteckende Seuchen, z. B. Cholera und Pest herrschen.

Von allgemeiner Bedeutung wird die Einrichtung der „Luftklosetts" sein. Mit der Ausdehnung der Luftfahrt wird es nötig werden, darüber besondere Vorschriften zu erlassen. Eine freie Entleerung in die Luft ist sowohl wegen der Belästigung von Menschen wie wegen der Gefahr der Verbreitung von Krankheiten nicht zuzulassen. Einstweilen hat die Frage kaum schon Bedeutung. Erst bei einer regelmäßigen Beförderung einer größeren Zahl von Menschen wird sie wichtig werden.

Die Regelung des Fundwesens werde ich im bürgerlichen Recht besprechen.

Sportliche und wissenschaftliche Veranstaltungen der Luftfahrt überwiegen einstweilen noch die gewerblichen. Das zeigt die

preußische Ministerialverfügung besonders deutlich, indem sie alle in ihr vorgeschriebenen Prüfungen durch die Verbände der sportlichen Luftfahrt vornehmen läßt, die allerdings jetzt zum Teil auch Gewerbe der Luftfahrt umfassen. Ferner ist vorgeschrieben, daß die Polizeibehörden alle allgemeinen Anordnungen dem Vorstande des DLV und den wichtigsten Fachblättern der Luftfahrt mitzuteilen haben. Die Verfügung nennt sieben Zeitschriften.

Daß die Polizei die den Zwecken der Landesverteidigung dienende Luftfahrt nicht zu beaufsichtigen habe, ist in der Verfügung ausdrücklich ausgesprochen worden, versteht sich aber wohl von selbst.

IX. Vereinswesen*).

Die Luftfahrt, als das neueste Gebiet unserer Betätigung, zeigt besonders deutlich die eigenartige Entwickelungsrichtung unserer Wirtschaftsordnung, die sich mit den beiden Worten:

Großbetrieb und Verband

kennzeichnen läßt.

Der Sport ist in dem DLV mit 75 Vereinen und 65 000 Mitgliedern wohl restlos zusammengeschlossen. Der DLV gehört der die Luftfahrt aller Kulturvölker umfassenden FAI an.

Die Führer haben den Bund deutscher Flugzeugführer begründet.

Von den Fabriken, die Fahrzeuge herstellen, sind die Flugzeugfabriken in der Flugzeugkonvention des Vereins deutscher Motorfahrzeug-Industrieller vereinigt. Für den Luftschiffbau kommen bisher nur vier große Unternehmungen in Betracht.

Die gewerbsmäßige Luftfahrt beschränkt sich einstweilen in Deutschland auf zwei Gesellschaften.

Ebenso sind die Flugplätze und Luftschiffhallen in Händen großer gesellschaftlicher Unternehmungen.

Für die Zwecke der Gewerbeversicherung ist die Luftfahrt in zwei Genossenschaften vereinigt, die gewerbliche in der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik, die nicht gewerbliche in der Versicherungsgenossenschaft der Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer.

*) Schriftenverzeichnis: 128, 142.

Wissenschaftlichen Zwecken dienen die Wissenschaftliche Gesellschaft für Flugtechnik und die Deutsche Versuchsanstalt für Luftschiffahrt, E. V.

Der Luftflottenverein bezweckt die Förderung der deutschen Kriegsluftfahrt.

Von größeren Einrichtungen, die der Freigebigkeit ihr Dasein verdanken, sind zu nennen die Nationalflugspende und die Reichsfliegerstiftung. Es mag bei deren Erwähnung darauf hingewiesen werden, daß die Summen, die Deutschland bisher freiwillig aufgebracht hat, recht gering sind im Vergleich zu dem, was z. B. Frankreich seiner Luftfahrt opfert.

Der Gedanke eines Zusammenschlusses aller dieser Verbände zu einem gemeinsamen Mittelpunkt der deutschen Luftfahrt ist auch schon angeregt worden.

Durch das ganze Gebiet der Luftfahrt geht also ein Zug straffen Zusammenschlusses. Diese Erscheinug ist für die rechtliche Regelung von grundlegender Wichtigkeit. Sie erleichtert dem Recht seine Aufgabe, insofern die großen, sachkundigen, weitblickenden Unternehmungen als reifere Rechtsgenossen betrachtet werden dürfen. Andererseits erschwert sie dem Staate auch die Rechtsbildung dadurch, daß die mächtigen Verbände oft schwerer Zugeständnisse an andere Werte der Rechtsgemeinschaft bewilligen wollen.

Auf allen anderen Gebieten unseres Wirtschaftlebens haben wir mit alten Überlieferungen zu rechnen, mit Formen, die sich ihrem langsam veränderten Inhalte nach langsam umbilden sollen. In der Luftfahrt hat das Recht ein Arbeitsfeld vor sich, auf dem es freier dem neuen Leben die neue Form geben kann. Man hat es hier weniger mit einzelnen Menschen als mit großen Wertverbänden von Menschen zu tun, und noch dringender als sonst steht vor dem Rechte die doppelte Aufgabe:

das Ganze zu fördern, ihm das Einzelne unterzuordnen, und die Grenzen zu finden, innerhalb deren die Einzelnen, aus denen das Ganze sich zusammensetzt, nicht nur bestehen können, sondern auch fähig und willens sind, an dem Fortschritt der Gesamtheit weiter zu arbeiten.

Diese gesellschaftliche — wie man statt soziale sagen sollte — Richtung des Luftrechts wird sich auch in den einzelnen Vorschriften des bürgerlichen Rechts der Luftfahrt zeigen.

3. Bürgerliches Recht.*)

I. Grundlagen.

Die Eigenart der rechtlichen Behandlung der Luftfahrt beruht auf zwei Tatbestandsmerkmalen, nämlich den besonderen Eigenschaften

des Ortes
und der Art der Betriebsvorgänge.

Man wird aber keines dieser beiden Merkmale zur Grundlage der Einteilung machen können, da sie nicht gleichmäßig gegeben sind. Eher könnte man nach der Stellung der Einzelnen zur Luftfahrt die folgenden Gruppen von Rechtsverhältnissen unterscheiden:

1. Rechtsbeziehungen zwischen den an einer Luftfahrt Beteiligten.

   Hauptfragen: Dienstvertrag, Werkvertrag, Kauf und Miete, rechtliche Behandlung des Luftfahrzeugs, Haftung im Verhältnis zwischen Eigentümer, Angestellten und Fahrtteilnehmern.

2. Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten mehrerer Luftfahrzeuge.

   Hauptfragen: Haftung für Unfälle, Patentverletzung.

3. Rechtsbeziehungen zwischen Luftfahrern und den auf der Erde bleibenden Menschen.

   Hauptfragen: Haftung für zugefügten Schaden, Verhältnis zwischen Luftfahrt und Grundeigentum, Versicherung.

Ob die Regelung dieser Tatbestände des neuen Verkehrsmittels neue Rechtsformen verlangt, läßt sich zur Zeit kaum schon übersehen. Vor allem ist es für den Rechtskundigen schwer, darüber zu urteilen. Unser ganzes bürgerliches Recht ist für den menschlichen Verkehr zu Lande und zu Wasser berechnet und hat sich für diesen Verkehr durch eine Jahrtausende alte Entwickelung herangebildet. Es ist verständlich, daß gerade der Rechtskundige

*) Schriftenverzeichnis: 3, 3a, 8, 11, 12, 23, 25, 26, 27, 49, 51, 59, 69b, 78, 92, 93a, 94, 96, 99a, 100, 103a, 111, 115a, 118, 119, 125, 125a, 127, 129, 137a, 141, 155, 156, 160, 160a, 161, 185, 194, 196.

geneigt ist, die ihm durch eine so alte Geschichte vererbten Gedankengänge auf die neue Lebenserscheinung zu übertragen, und daß es ihm besonders schwer fällt, zu prüfen, ob Ort und Art des neuen Geschehens andere, neue Rechtsregeln verlangen. Je weniger eigene Erfahrung ein Rechtskundiger im Gebiet der Luftfahrt hat, um so vorsichtiger muß er mit seinen Vorschlägen sein. Ich glaube, einstweilen noch keine zusammenhängende Darlegung des bürgerlichen Rechts der Luftfahrt geben zu können, und beschränke mich zunächst auf eine Untersuchung, zu welchen Ergebnissen die Anwendung des geltenden Rechts auf den Luftverkehr führt.

II. Bürgerliches Gesetzbuch*).

A. Allgemeiner Teil.

Verschollenheit**).

Die Gefahr einer Verschollenheit ist bei der Luftfahrt nicht gering. Zwar wird man bei Unfällen, die sich über bewohntem Lande ereignen, stets feststellen können, wer verunglückt ist, auch wenn die Körper nicht mehr kenntlich sind. Bei Unfällen über hoher See und unbewohnten Gegenden, sowie bei Landungen in solchen Gebieten kann aber auf lange Zeit hinaus ungewiß bleiben, ob der Luftfahrer noch am Leben sei oder nicht.

Die Vorschriften des BGB über die Verschollenheit dürften nicht ausreichen. Von den besonderen Fällen — 15, 16, 17 — könnte nur die Unfallverschollenheit in Betracht kommen. Dann müßte man aber annehmen: eine Luftfahrt beginnen, heißt: in Lebensgefahr geraten. Es fehlt nicht an Vertretern einer solchen Annahme. Das Gesetz meint aber nicht die allgemein vorhandene Möglichkeit, sondern ein bestimmtes, das Leben besonders gefährdendes Ereignis, und als ein solches wird man die Luftfahrt schon jetzt nicht mehr ansehen können. Es bleibt also nur die allgemeine Verschollenheit übrig, die wegen ihrer auf zehn Jahre bemessenen Wartefrist für den Verkehr als unbrauchbar erscheint.

*) Schriftenverzeichnis: 8, 11, 12, 23, 25—27, 49, 92, 94, 100, 111, 115a, 119, 129, 161, 194.

**) Schriftenverzeichnis: 23, 94.

Man wird für die Luftfahrt eine der Seeverschollenheit entsprechende Regelung einführen müssen. Die Fristen wird man nicht zu kurz bemessen dürfen. Es ist zu bedenken, daß Luftfahrer bei der Geschwindigkeit ihrer Fahrzeuge sehr weit verschlagen werden können. Einen gewissen Anhalt für die Vermutung des Unterganges hat man wohl darin, daß man die Dauer der Tragfähigkeit des Fahrzeugs berechnen kann. Besondere Schwierigkeiten werden bei wissenschaftlichen Fahrten zur Erforschung unbekannter und unwegsamer Erdgegenden vorliegen. Für die Zwecke der Hinterbliebenenfürsorge ist die in RVO 1265 bestimmte Frist von einem Jahre angemessen, sie dürfte aber zu kurz sein, um auch die Todeserklärung zu rechtfertigen.

Sachen.

Nach geltendem Rechte ist das Luftfahrzeug eine bewegliche Sache. Man wird erwägen müssen, ob nicht wenigstens die Luftschiffe ähnlich zu behandeln seien wie die im Schiffsregister einzutragenden Schiffe oder wie die Bahneinheiten. Die Bedeutung einer solchen Behandlung zeigt sich bei der Übertragung des Eigentums, der Belastung mit dinglichen Rechten und der Zwangsvollstreckung. Das Nähere werde ich im sachenrechtlichen Teil besprechen.

Rechtsgeschäfte.

BGB 105 Absatz 2 kann für Willenserklärungen von Luftfahrern wichtig werden, und zwar für Erklärungen, die während oder unmittelbar nach der Fahrt abgegeben werden. Die Luftfahrt bringt infolge der Anspannung der Geisteskräfte und der neuen Eindrücke für empfängliche Nerven leicht Zustände hervor, die als vorübergehende Störung der Geistestätigkeit angesehen werden müssen. Die Beurteilung solcher Zustände wird für Arzt und Richter besonders schwierig sein, wenn ihnen die eigene Kenntnis dessen fehlt, was ein Mensch auf einer Luftfahrt erleben kann.

Schikane.

Der Luftfahrer ist leicht geneigt, Ausübung von Rechten ihm gegenüber als Schikane zu empfinden und den Schutz der Vorschrift 226 BGB anzurufen. Die Ausübung eines Rechts ist aber nur dann unzulässig, wenn sie *nur* den Zweck haben *kann*,

Schaden zuzufügen; und das wird sich selten nachweisen lassen. Auch in Fällen, in denen die Verkehrsanschauung schon von einer Schikane spricht, wird das Recht noch zu keinem Verbot gelangen können, weil die Rechtsausübung nebenher noch andere Zwecke haben kann. So würde man z. B. den Grundeigentümer nicht aus 226 hindern können, das Überfliegen seines Grundstücks zu verbieten; denn das Vorgehen des Eigentümers ließe sich damit rechtfertigen, daß er Gefahren abwenden wolle.

Es wird nötig sein, die Befugnisse der Luftfahrt — insbesondere für Auswurf und Landung — möglichst bestimmt festzustellen. Bei der geltenden Fassung der Vorschriften BGB 226, 905, 227 und 228 ist der Umfang der dem Luftfahrer zustehenden Rechte stark bestritten und zweifelhaft. Ebenso wichtig wie die Ausgestaltung des Rechtes der Luftfahrt wird die Aufklärung des Volkes über die Bedeutung und den Nutzen der Luftfahrt sein. In dem Maße, wie die Allgemeinheit sich solchem Verständnis erschließt, wird auch Schikane gegenüber der Luftfahrt seltener werden.

Notwehr.

Notwehr ist nach BGB 227 — ebenso wie im Strafrecht — diejenige Verteidigung, die erforderlich ist, um einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff von sich oder einem anderen abzuwenden.

Es ist nicht unstreitig geblieben, was unter einem Angriff zu verstehen sei. Meistens nimmt man an, es sei jeder Angriff auf irgend ein durch das Recht geschütztes Gut gemeint. Hin und wieder wird aber auch die nach der Fassung des Gesetzes wohl besser begründete Ansicht vertreten, das Gesetz schütze nur vor Angriffen auf Menschen.

Notwehr kann vorkommen für und gegen Luftfahrer, und es können beide Fälle in einem zusammentreffen. Insbesondere können bei einer Landung Grundeigentümer und Luftfahrer beide des Glaubens sein, in Notwehr zu handeln.

Der Grundeigentümer kann sowohl nach 227 wie nach 859 BGB vorgehen. Es dürfte geboten sein, diese Rechte einzuschränken. Zur Duldung der Notlandung muß der Grundeigner verpflichtet sein. Nun läßt sich aber vom Lande aus kaum, oft

auch gar nicht beurteilen, ob die Landung zur Rettung der Luftfahrer notwendig sei oder nicht. Deshalb dürfte es sich empfehlen, die Landung gegen Entschädigung unbeschränkt zu gestatten, nicht nur in den Grenzen von BGB 228, 904. Mindestens wird man verlangen müssen, daß ein Grundeigentümer nicht wegen eines ihm drohenden Sachschadens Menschenleben gefährden dürfe. Einen Angriff auf Leib und Leben mag man mit einem gleichen abwehren. Einen Angriff auf Eigentum aber mit einem solchen auf das Leben zu erwidern, das entspricht wohl nicht mehr den Geboten unserer Wirtschaftsordnung und unserer Sittlichkeit.

Notstand.

Der Begriff Notstand ist im bürgerlichen Rechte teils weiter, teils enger als im Strafrecht. Er umfaßt nach 228 BGB Beschädigung und Zerstörung einer fremden Sache zur Abwendung einer durch diese Sache drohenden Gefahr von dem Täter oder einem anderen, wenn die Handlung zur Abwendung der Gefahr erforderlich ist, und der Schaden nicht außer Verhältnis zur Gefahr steht. Verschulden schließt die Anwendung der Vorschrift nicht aus, verpflichtet aber zum Schadensersatz. 228 BGB wird für die Luftfahrt selten in Frage kommen, weil die Gefahr von der zu zerstörenden oder zu beschädigenden Sache drohen muß. Wichtiger werden die Fälle sein, in denen der Luftfahrer auf fremde Sachen einwirken muß, um eine ihm von anderer Seite drohende Gefahr abzuwenden, insbesondere um ungünstiger Witterung oder Betriebsunfällen zu entgehen. Für solche Fälle ist weder 227 noch 228 BGB, sondern 904 anzuwenden. Danach ist der Luftfahrer zu Einwirkungen auf fremde Sachen befugt, wenn

1. eine gegenwärtige Gefahr die Einwirkung notwendig macht,
2. der ihm drohende Schaden im Verhältnis zu dem Schaden des Eigentümers unverhältnismäßig groß ist.

Der Eigentümer kann immer Schadensersatz verlangen, bei 228 dagegen nur im Falle des Verschuldens.

Diese Regelung des Notstandes dürfte auch für die Luftfahrt ausreichen, soweit es sich um Fälle besonderer Gefahr handelt. Für die gewöhnlichen Verhältnisse der Fahrt, besonders für Auswurf und Landung, wird man aber die Befugnisse des Luft-

fahrers erweitern müssen, da sie sich nicht als Notstand behandeln lassen, vielmehr nur eigenartige Fälle darstellen, in denen die Werte der Luftfahrt Einschränkungen der am Grundeigentum bestehenden Rechte verlangen.

B. Recht der Schuldverhältnisse (Schuldrecht).

Schadensersatz *).

Kein anderes Gebiet des Luftfahrtrechts ist so besprochen und so bestritten wie das des Schadensersatzes. Gesetzliche Vorschriften bestehen zur Zeit nur für Vertrag und unerlaubte Handlung. Die anderen Fälle der Schadenszufügung durch die Luftfahrt entbehren noch der Ordnung.

Aus Verträgen haftet der Schuldner für Vorsatz und Fahrlässigkeit, in einzelnen Fällen nur für grobe Fahrlässigkeit. Von diesen Fällen milderer Haftung kommen für die Luftfahrt in Betracht: 690, unentgeltliche Verwahrung und 708, Gesellschaft; die Fälle 1359, 1664 und 2131 dürften kaum von Bedeutung werden. Häufig findet sich vertragsmäßiger Ausschluß der Haftung. Bei Aufstiegen von Luftfahrzeugen, die Vereinen der Luftfahrt angehören, wird meistens von den Teilnehmern ein schriftlicher Verzicht auf Entschädigungsansprüche verlangt. Die Haftung wegen Vorsatzes kann freilich nach BGB 276 nicht im voraus erlassen werden; indessen kommt bei den in Rede stehenden Fällen wohl nur Fahrlässigeit in Betracht.

Aus unerlaubten Handlungen haftet der Täter, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig gegen BGB 823 verstößt. Haben mehrere gemeinschaftlich einen Schaden verursacht, so ist nach 830 jeder für den ganzen Schaden ersatzpflichtig. Das gleiche gilt auch dann, wenn mehrere beteiligt gewesen sind und sich nicht ermitteln läßt, wer von ihnen der Schuldige ist. Ist also z. B. nicht festzustellen, wer von einem Luftfahrzeug aus durch eine unerlaubte Handlung einen Schaden verursacht hat, so wird man alle Insassen ersatzpflichtig machen können. Freilich erscheint es nicht ganz un-

*) Schriftenverzeichnis: 12, 78, 92, 96, 115a, 125, 127, 129, 155, 156, 160, 185, 194. — Allgemeine Ausführungen über Schadensersatz enthalten fast alle auf S. 185 genannten Schriften.

bedenklich, ob man nach der geltenden Fassung des Gesetzes zu dieser wohl dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Auslegung gelangen könne.

Für Vereine der Luftfahrt, die mit der Erteilung von Führerzeugnissen betraut sind, wird die ordnungsmäßige Abhaltung der Prüfung zu den Maßnahmen gehören, die im Sinne von 823 BGB den Schutz anderer bezwecken. Eine Verletzung der Sorgfalt würde hier also nach 31, 823 Schadensersatzansprüche begründen können, wenn der mangelhaft geprüfte Führer Schaden anrichtet.

In allen besprochenen Fällen des Schadensersatzes ist BGB 254 zu berücksichtigen. Bei mitwirkendem Verschulden des Geschädigten hängt die Verpflichtung zum Ersatze von den Umständen des Falles ab.

Während so für Vertrag und unerlaubte Handlung die geltenden Vorschriften ausreichen dürften, ist für den Schadensersatz außerhalb dieser Gebiete die Rechtslage zum Teil noch ungeordnet.

Außerhalb von Vertrag und unerlaubter Handlung stehen folgende Fälle:

1. Notwehr,
2. Notstand,
3. Einwirkungen nach 904,
4. andere Handlungen.

Für die Notwehr schließt das Gesetz jeden Schadensersatzanspruch aus; für den Notstand beschränkt es die Ersatzpflicht auf den Fall des Verschuldens, und für 904 gibt es den unbedingten Anspruch auf Schadensersatz.

Es bleiben sonach noch zu regeln:

1. Einwirkungen auf Menschen außerhalb 227,
2. Einwirkungen auf Sachen außerhalb 227, 228 und 904.

Wie diese in der Luftfahrt nicht selten vorkommenden Fälle zu regeln seien, darüber besteht lebhafter Streit, und zwar nicht nur über den Inhalt einer vorzunehmenden Regelung, sondern auch über den geltenden Rechtszustand. Während man meistens annimmt, der Luftfahrer hafte mangels besonderer Bestimmungen nur für verschuldeten Schaden, fehlt es auch nicht an Meinungen,

die eine schärfere Haftung schon für das geltende Recht mit dem angeblich vom Reichsgericht aufgestellten Rechtssatz begründen:

> jeder gesetzlichen Duldungspflicht müsse ein gesetzlicher Schadensersatzanspruch gegenüberstehen.

Das Reichsgericht — z. B. 58, 130; 70, 171 — hat diesen bereits erwähnten Grundsatz nicht so allgemein gefaßt. Wie aus den zu seiner Begründung verwendeten Gesetzesstellen hervorgeht, hat es nur eine dauernde, regelmäßige und verkehrsüblich zu erwartende Schädigung im Auge, nicht aber einmalige Schäden, auch wenn sie vom Geschädigten nicht haben verhindert werden dürfen. Das Reichsgericht hat selbst in einer anscheinend weniger beachteten Entscheidung — DJZ 1906, 1094 — hervorgehoben, es sei zu unterscheiden zwischen der notwendigen, allgemeinen Gefährdung und dem besonderen Zufall.

Daß der Betrieb der Luftfahrt ganz allgemein als ein notwendig gefährliches Unternehmen anzusehen sei, über diese Auffassung sind wir doch wohl schon hinaus. Das Reichsgericht hat sich auch in der Entscheidung vom 11. Januar 1912 — 78, 172 — dahin ausgesprochen:

> „Daraus, daß der Luftschiffahrt große Gefahren anhaften", könne „gegen den . . . Unternehmer dieses gefährlichen Betriebes noch in keiner Weise der Vorwurf eines nach § 823 BGB zu vertretenden Verschuldens hergeleitet werden."

Ebensowenig würde man aus der Gefährlichkeit der Luftfahrt ganz allgemein die Verpflichtung zum Ersatze für Schäden begründen können, die erst bei besonderen Zufällen entstehen.

Das Reichsgericht hat durch die angegebene Entscheidung eine allgemeine Schadensersatzpflicht für die durch die Luftfahrt unverschuldet verursachten Schäden nach geltendem Rechte verneint. Es läßt sich aber nicht leugnen, daß der gegenwärtige Rechtszustand nicht haltbar ist. Weder die völlige Verneinung der Ersatzpflicht für unverschuldeten Schaden noch ihre unbedingte Bejahung erscheinen gerechtfertigt.

Für die gesetzliche Abgrenzung solcher Schadensersatzpflichten ist in erster Reihe eine wirtschaftliche Erwägung ausschlaggebend. Man kann hier wohl von dem „Prinzip" — Grundsatz — „des kleinsten Schadens" sprechen. — 160, 82 —. Dieser

Grundsatz wird aber zu eng gefaßt, wenn man die Entscheidung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Einzelnen treffen will. Man kommt damit auf Zufälligkeiten der besonderen Ereignisse hinaus. So kann man z. B. keineswegs sagen, daß der Luftfahrer immer oder auch nur in der Regel wirtschaftlich stärker sei als der Grundeigentümer. Man denkt dabei nur an den Sport reicher Leute, nicht an die Fahrten der mit äußerst schwierigen Verhältnissen ringenden Gewerbe der Luftfahrt. Mindestens müßte die Frage so gestellt werden: Welche Gruppe ist in ihrer Gesamtheit leistungsfähiger: die Luftfahrt oder das Grundeigentum? Dazu kommt nun noch, daß man nicht allein die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in Betracht ziehen darf, vielmehr daneben — und nicht selten darüber — die Bedeutung der Einzelerscheinung für das ganze Leben des Volkes in Rechnung stellen muß. Dann lautet die Frage: Ist die Luftfahrt und der Luftfahrer wichtiger als Grundeigentum und Grundeigentümer? Der Luftfahrer ist die Ausnahme, der auf der Erde bleibende Mensch die Regel. Der Luftfahrer wagt sein Leben an ein Unternehmen, von dessen Fortbildung die Gesamtheit unberechenbaren Nutzen hat, vor allem für ihre Wehrkraft und für ihre Wissenschaft. Deshalb wird es billig sein, daß nicht die Luftfahrt allein die Schäden zu tragen hat, die ohne ihr Verschulden, wenn auch erst durch sie entstehen.

So wird der Grundsatz des kleinsten Schadens nicht vom Standpunkt der Einzelwirtschaft, sondern von dem der Volkswirtschaft aus zu verstehen und anzuwenden sein.

Zuweilen begründet man das Verlangen einer verschärften Schadenshaftung gegenüber der Luftfahrt damit, schon das Bestehen der neuen Tätigkeit lege dem Leben der Menschen auf der Erde neue Lasten auf. Es sei daher nicht gerecht, ihnen außerdem noch eine neue Gefahr aufzuerlegen. Diese Begründung erscheint nicht schlüssig. Von einer doppelten Belastung kann man nicht gut reden. Gewiß ist es für die Schadensabgrenzung wichtig, wie die Lage der Volksgenossen durch die Luftfahrt im ganzen verändert worden ist; aber der Umstand allein, daß außer der Gefährdung noch andere Lasten und Pflichten entstanden sind, sagt noch nichts. Entscheidend ist vielmehr erst die Abwägung aller Vor- und Nachteile der Einzelnen wie der Gesamtheit.

Die Ansichten, die bisher über die Verteilung unverschuldeter Schäden für die Luftfahrt geäußert worden sind, lassen sich auf folgende Grundsätze zurückführen:

1. Der Luftfahrer haftet für jeden Schaden.
2. Der Luftfahrer haftet nicht für höhere Gewalt.
3. Er haftet nicht für unabwendbaren Zufall — äußeren, inneren? —.
4. Er haftet nur für verschuldeten Schaden, und zwar ist ihm das Verschulden nachzuweisen.
5. Er haftet nur für verschuldeten Schaden, doch liegt ihm der Nachweis ob, daß kein Verschulden vorliege.

Die erste Ansicht wird nur selten allein vertreten; meistens ist sie durch eine der zu 2 oder 3 genannten Ausnahmen gemäßigt. Im einzelnen finden sich sowohl für die Bestimmung der höheren Gewalt wie des unabwendbaren Zufalls die verschiedensten Formen und Grenzen. Die Ansichten 4 und 5 unterscheiden sich nur in der Verteilung der Beweislast. Damit stehen sie begrifflich im Inhalt der gewährten Schadensersatzansprüche gleich, führen aber für die Verwirklichung dieser Ansprüche zu großen Verschiedenheiten. Gerade bei Unfällen der Luftfahrt ist die Beweisführung oft sehr schwierig, vor allem wegen der Ungewißheit technischer Fragen und des Fehlens von Zeugen.

Der Rechtsausschuß der FAJ hat in dem Entwurf des Luftgesetzbuchs die Frage noch nicht grundsätzlich entschieden, vielmehr nur, wie schon erwähnt, für die Landung in Artikel 11 — S. 244 —, und für den Auswurf in Artikel 14 — S. 243 — die unbedingte Schadensersatzpflicht gefordert. Für diese beiden Fälle dürfte das gerechtfertigt sein, weil man hier der Luftfahrt ausdrücklich das Recht zugestanden hat, fremdes Eigentum für Zwecke des Betriebes zu benutzen. Das geht über BGB 904 hinaus, und schon dort ist die Pflicht zum Schadensersatz unbedingt gegeben.

Der Deutsche Juristentag hat im Jahre 1912 zu Wien die Frage der Schadenshaftung für die Luftfahrt auf Grund eingehender Gutachten erörtert und den folgenden Beschluß gefaßt:

„1. Es empfiehlt sich, die notwendige Fortbildung des Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die durch Ver-

wendung von Luftschiffen und Flugmaschinen verursacht werden, nach den Prinzipien der Betriebshaftung zu unternehmen.

2. Die Haftung soll ausgeschlossen sein, wenn der Schade durch höhere Gewalt herbeigeführt ist; höhere Gewalt ist aber niemals die Verwirklichung der der Luftfahrt eigentümlichen Gefahren. Die Berufung auf höhere Gewalt ist auszuschließen gegenüber dem Grundeigentümer, dessen Grundstück oder Luftraum für Luftfahrt kraft gesetzlichen Rechts in Anspruch genommen wird.

3. Die Bildung von Zwangsgenossenschaften für Luftfahrer behufs Tragung der Schadensersatzleistungen unter Regreß gegen die haftpflichtigen Betriebe und deren möglichste Vereinigung zu einer Gesamtorganisation durch internationalen Vertrag ist anzustreben."

— Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages, Band 3, 260—347 und 957—962. —

Bei der Bedeutung, die man Beschlüssen des Deutschen Juristentages beimessen muß, und bei der Wichtigkeit der Frage ist eine eingehende Besprechung geboten.

Der Beschluß enthält ein neues, von einem der Gutachter geprägtes Rechtswort: Betriebshaftung. Gegen seine sprachliche Form hat man schon bei den Beratungen — Verh. 334 — Bedenken angeregt, jedoch ohne Begründung.

Fragen der Rechtssprache sind Fragen des Rechts. Deshalb muß ich zunächst meine Bedenken gegen das neue Wort darlegen.

Auch die Verbindung von Wörtern zu einem unterliegt in der deutschen Sprache bestimmten Gesetzen. Zweifellos besteht in weiten Kreisen unseres Volkes eine Neigung, diese Bildungsgesetze zu verletzen. Unsere Wortzusammensetzungen werden immer mehr aus Wortbildungen, die das gedankliche Verhältnis der Begriffe auch in der Sprache ausdrücken, zu reinen Wortfolgen. Damit wird das Wort zugleich aus einem Sinnbild des Gedankens ein Zeichen, an dessen Stelle ebensogut einzelne Buchstaben oder Zahlen treten könnten. Diese Erscheinung hat ihren Grund wohl darin, daß unsere Sprache für unseren Verkehr oft zu lang ist. Das Streben nach Kürzung entbehrt aber noch der bewußten zweckmäßigen Gestaltung. Weitere Ausführungen über diese auch

für das Recht sehr wichtigen Fragen werde ich in meinem demnächst erscheinenden Werke über „Die Sprache im deutschen Recht" bringen.

Betriebshaftung — das soll bedeuten: Haftung für die dem Betrieb eigentümlichen besonderen Gefahren. Diese besondere Färbung erhält das Wort aber nur kraft willkürlicher künstlicher Prägung. Der Ausdruck ist um so bedenklicher, als er nach zwei Richtungen hin doppelsinnig ist. Erstens kann Betriebshaftung heißen: Haftung des Betriebes und Haftung für den Betrieb. Zweitens hat Betrieb einen doppelten Sinn, einen technischen und einen wirtschaftlichen. Betriebshaftung könnte für die Luftfahrt bedeuten entweder: Haftung für die technischen Vorgänge der Luftfahrt als solcher, oder: Haftung nur für Vorgänge eines Betriebes, im Gegensatz zu einer sportlichen oder wissenschaftlichen Luftfahrt.

Das Wort Betriebshaftung scheint mir zu erweisen, wie gefährlich Schlagwörter gerade in der Rechtssprache sind. Gewiß können und sollen wir vieles in ihr kürzen. Die Grundbegriffe sollte man aber wohl auch durch ihre sprachliche Form möglichst klar und bestimmt fassen. Es kommt dabei eine Zeitersparnis, die — nebenbei bemerkt — für diesen Rechtsbegriff etwa zwei Sekunden beträgt, gegenüber der Klärung des Begriffes wohl nicht in Betracht. Wenn wir aus unseren Büchern und unseren Akten die überflüssigen Ausführungen entfernten, wir hätten schon Zeit, die wichtigen in einer sprachlich vollendeten Form zu geben.

Die Begründung des Wiener Beschlusses läßt sich nach den Gutachten, Berichten und Beratungen auf zwei Gedanken zurückführen:

1. Vermöge der Eigenart ihres Betriebes stellt die Luftfahrt eine besondere Gefährdung der auf der Erde bleibenden Menschen dar. Kultur- und Wirtschaftsinteressen der Allgemeinheit gestatten die Zulassung der Luftfahrt. Daher müssen die dem Einzelnen entstehenden Schäden von der Luftfahrt getragen werden. — Verh. 265 —.
2. Eine verschärfte Haftung wird die Luftfahrt anregen, Unfälle durch technische Verbesserungen und sorgfältige Betriebsführung zu vermindern. — Verh. 293, 300 —.

Auf diese Gedankengänge gründet sich die Forderung, für die Luftfahrt eine besondere, von den allgemeinen Regeln abweichende Haftung festzulegen.

Mir scheinen beide Gründe nicht auszureichen.

Der erste erscheint mir weder schlüssig, noch seinen tatsächlichen Voraussetzungen nach erwiesen. Zur Lösung der Aufgabe wird in ihm folgender Schluß verwendet:

> Jeder Eingriff in den Rechtskreis des Einzelnen ist verboten.
>
> Kultur und Wirtschaft der Gesamtheit gestatten Eingriffe der Luftfahrt in die Rechtskreise Einzelner.
>
> Folglich muß die Luftfahrt den durch solche Eingriffe entstehenden Schaden ersetzen.

Mir scheint, als werde in dem Obersatz dieses Schlusses das, was erst zu beweisen ist, schon als bewiesen vorausgesetzt.

Logische Schlüsse befassen sich mit Eigenschaften; das Recht hat es aber mit menschlichen Handlungen zu tun. Deshalb gewinnt man für das Recht aus einem logischen Schlusse nichts als seine begriffliche Geschlossenheit, die einem Gedankenwerke eigen sein muß. Nicht berücksichtigt ist dabei, daß die Grundlage und Grundaufgabe des Rechts ist: menschliches Verhalten, und zwar nicht nach Begriffen zu ordnen, sondern nach den Bedürfnissen des Lebens. Daß solche Ordnung nicht *ohne* Begriffe erfolgen kann, heißt nicht, daß sie *nur* nach Begriffen zu erfolgen hat.

Der Rechtskreis des Einzelnen —, das ist kein feststehender Begriff, vor allem kein von den Werten der Gesamtheit und von dem Gange der Entwickelung unabhängiger Begriff. *Daß* die Luftfahrt die Rechtsbeziehungen zwischen Menschen ändert und in einzelne Rechtskreise eingreift, unterliegt keinem Zweifel. Daraus allein aber eine Verschärfung der Haftung herzuleiten, dürfte nicht richtig sein. Die Entscheidung wird erst durch ein *Abwägen* getroffen werden können. Es kommt darauf an, *wie* nunmehr Vorteile und Nachteile für den einzelnen Volksgenossen wie für die Gesamtheit sich stellen. Nur aus einer Abwägung aller dieser Lebenswerte wird man die gerechte Form für sie finden können; und deshalb werden auch die Rechtskundigen allein nicht im Stande sein, dem neuen Leben das neue Recht zu geben.

Damit komme ich auf das zweite Bedenken. Angenommen, der allgemeine Grundsatz:

Besonderer Gefährdung entspricht Schadensersatzpflicht,

sei richtig —, ist denn für die Luftfahrt eine solche besondere Gefährdung erwiesen?

Die Mehrheit des Juristentages hat das als zweifellos, gewissermaßen als gerichtskundig angenommen. Auffallend ist dabei, daß Rechtskundige, die zugleich Luftfahrer waren, dem ausdrücklich widersprochen haben. — Verh. 317, 334 —.

Ich bin nicht Luftfahrer, aber ich glaube die Verhältnisse so weit zu kennen, um aussprechen zu dürfen, daß ich das Urteil des Juristentages hierin für ein Vorurteil halte, welches der Begründung noch entbehrt, ein Vorurteil, das zunächst alle Laien der Luftfahrt gegenüber haben. Dieses Vorurteil beruht wohl auf einer Verwechselung der Begriffe Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit. In der Luftfahrt ist die Möglichkeit eines Schadens ganz eigenartig dadurch erweitert, daß der Schade überall entstehen, daß er jeden treffen kann. Dieser Gedanke ist es, der den Laien — und der Luftfahrt gegenüber sind ja auch die Rechtskundigen Laien — so ergreift und so erregt. Dieser Gedanke ist aber nicht allein der Luftfahrt eigen, sondern dem Luftrecht überhaupt. Wir finden ihn ebenso bei der Atmung, die durch Abgase beeinträchtigt wird, wie bei der Funkenschrift, die durch ihren Betrieb überall und jeden Menschen schädigen kann.

Bisher hat man von einer besonderen Gefährdung nur in dem Sinne gesprochen, daß das Verhältnis der Unfälle zu den ohne Unfall verlaufenden Betriebsvorgängen besonders groß ist. Die besondere Gefährdung liegt in der größeren Wahrscheinlichkeit des Unfalls. Im Luftrecht kommt eine ganz andere Erwägung auf. Die Möglichkeit einer Schädigung ist dadurch erweitert, daß Gase, elektrische Wirkungen und Luftfahrzeuge sich frei im Raume bewegen und überall hingelangen, also auch überall schädigen können.

Diese Möglichkeit steht fest. Sie allein rechtfertigt aber nicht eine Verschärfung der Haftung, wenn nicht eine besondere Wahrscheinlichkeit des Unfalls hinzukommt. Und daß eine solche Wahrscheinlichkeit bei der Luftfahrt vorliege, ist m. E. noch nicht bewiesen.

Der Beschluß des Juristentages ist offenbar unter dem Eindruck des Unfalls von Echterdingen zustande gekommen. Das beweist die so häufig wiederkehrende Anführung dieses Ereignisses. — Verh. 267, 289, 293, 316, 317, 318, 328, 329, 343 —.

Es scheint mir doch aber recht bedenklich, einen einzigen Fall zur Grundlage einer Sondergesetzgebung zu machen.

Nun hat man zugunsten der Sonderhaftung einen Gedanken in die Beratung hineingetragen, der anscheinend auch auf die Beschlußfassung nicht ganz ohne Einfluß gewesen ist, den ich aber für äußerst gefährlich halte. Man hat gesagt, wenn wirklich die Unfälle so selten seien, dann könne ein Sondergesetz keinen großen Schaden anrichten, denn dann würde es ja nur selten angewendet werden. — Verh. 343, 328 —.

Diese Erwägung erblickt den Kern des Rechtslebens im Rechtsstreit; man soll ihn aber in dem Verhalten der Rechtsgenossen finden. Recht ist nicht in erster Reihe eine Anweisung an den Richter, wie er den Streit zu entscheiden habe, sondern ein Gebot, wie das Rechtsleben sich ordnen solle. Darum ist es eine schlechte Entschuldigung für ein falsches Gesetz: es wird ja nicht oft nach ihm geurteilt, weil seine tatsächlichen Voraussetzungen sich nur selten erfüllen. Die Bedeutung eines Gesetzes erschöpft sich nicht im richterlichen Urteil. Weit wichtiger ist der Einfluß, den das Bestehen der Regel auf das Leben äußert. Ein Gesetz, das die Haftung der Luftfahrt ohne genügenden Grund erschwerte, würde schon durch sein Bestehen unberechenbaren Schaden anrichten können. Die Belastung mit einer besonderen Haftpflicht würde die Luftfahrt dem Volke als ein besonders gefährliches und gefährdetes Unternehmen hinstellen und dadurch die Beteiligung des Kapitals hemmen. Nun sind aber alle Unternehmungen gewerblicher Luftfahrt so groß, daß sie nur mit fremdem Gelde arbeiten können. Ein Einzelner kann hier mit seinem eigenen Vermögen nicht mehr als Unternehmer auftreten. Lähmt man die Beteiligung des Kapitals, so unterbindet man dem neuen Gewerbe eine für sein Leben unentbehrliche Ader. Eine zweite, gleich wichtige Ader wird ebenfalls getroffen. Das Bestehen eines zu Unrecht verschärften Gesetzes wirkt ungünstig auf die Versicherungsverträge der Luftfahrt und legt ihr auch dadurch unnütz schwere Lasten auf.

Es scheint, als ob man vielfach von den Begriffen: deutsche Luftfahrt und Unternehmer keine richtige Vorstellung habe. Was ist die deutsche Luftfahrt? Etwa ein Sport reicher Kreise oder ein Unternehmen reicher Großbetriebe, die eine Belastung ohne jede Schwierigkeit ertragen können? So liegen die Verhältnisse doch nicht. Nach allem, was mir bekannt geworden ist, hat man sich die Lage vielmehr so vorzustellen. Der Luftsport, der allerdings nur von Bemittelten geübt wird, wenn auch oft nicht von so stark Bemittelten, wie man meistens glaubt, umfaßt im wesentlichen nur die Fahrten im Freiball, bei denen besondere Unfälle kaum vorkommen. Motorluftschiffahrt und Flug sind dagegen fast ganz auf Gewerbe und Heerwesen beschränkt. Was hier als Sport erscheint — auf Flugplätzen — ist auch Gewerbe, auch auf Verdienst angewiesen. Die wirtschaftliche Lage unseres ganzen Luftfahrtgewerbes ist aber außerordentlich schwach. Die Unternehmungen haben mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen. In Deutschland sind die Abnehmer für Flugzeuge an Zahl recht gering. Ein Verkehr mit Luftschiffen ist noch ganz in den Anfängen der Entwickelung. Lieferung an das Ausland ist teils aus Gründen der Landesverteidigung ausgeschlossen, teils durch Wettbewerb des Auslandes erschwert. Der Absatz an die Heeresverwaltung hat bisher die Betriebe nicht gewinnbringend gestalten können. Die Gefahr des Verlustes an Betriebsmitteln ist sehr hoch. Versicherungsabschlüsse werden durch die Unsicherheit der Rechtslage erschwert, wenn nicht gar verhindert. Durch Stiftung von Preisen und durch Sammlungen wird manches getan, aber was Deutschland da aufbringt, ist verschwindend klein gegenüber Summen, wie sie z. B. Frankreich seiner Luftfahrt widmet. Alles zusammen genommen: die deutsche Luftfahrt ist kein Gewerbezweig, der eine starke Belastung mit Haftpflichtansprüchen verträgt. Man wird im Gegenteil alles tun müssen, um seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit seiner technischen entsprechend zu gestalten. Darum wird man vor allem auch vermeiden müssen, die neuen Unternehmungen mit Sondergesetzen zu belasten, bevor nicht erwiesen ist, daß solche Bestimmungen gerechtfertigt und durchführbar sind.

Den zweiten Grund, der den Juristentag zu seinem Beschlusse geführt hat, wird man auch nicht als ausreichend erachten können. Das Gesetz soll hier als Erzieher wirken und durch die Verschärfung

der Haftung zu technischen Verbesserungen und sorgfältiger Betriebsführung zwingen. Dieser Gedanke wird oft richtig sein. Bei der Atmung habe ich auch darauf hingewiesen, wie das Gesetz zugleich die Gesundheit des Volkes schützen und das Gewerbe zur besseren Ausnutzung der Abfallstoffe veranlassen könne. Da handelt es sich aber nur darum, nebenher durch eine Vorbeugungsmaßnahme zugleich wirtschaftlichen Zwecken zu dienen. Die Verschärfung der Haftpflicht für die Luftfahrt würde sich aber selbständig gewissermaßen als eine Strafe für Nachlässigkeit der Technik und Betriebsführung darstellen. Kaum in einem Zweige der Technik nik wird wohl so rastlos an Verbesserungen gearbeitet wie in der Luftfahrt. Ein Ansporn durch eine Verschärfung der Haftpflicht erscheint recht entbehrlich, um so entbehrlicher, als die Luftfahrt selbst am ersten an der Einführung von Verbesserungen beteiligt ist. Dem Führer des Kraftwagens schadet es nichts am eigenen Leibe, wenn er einen Menschen überfährt; aber der Luftfahrer ist selbst mit Leben und Gut an jedem Betriebsunfall beteiligt. An der Sicherung seiner Fahrt ist ihm selbst am meisten gelegen. Das Recht braucht ihr nicht noch dazu anzuspornen, wenigstens nicht durch Ausdehnung der Haftpflicht.

Von den einzelnen Sätzen des Wiener Beschlusses scheint mir bedenklich, daß gegenüber dem durch die Luftfahrt verletzten Grundeigentümer der Einwand der höheren Gewalt ausgeschlossen sein solle. Dieser Satz beruht auch auf der Erwägung: der Grundeigentümer ist nach bisherigem Recht — es ist aber eigentlich nicht Recht, sondern nur der Lebenszustand — gegen Schädigung durch die Luftfahrt geschützt gewesen. Jetzt greift die Luftfahrt in sein Eigentum ein, also muß sie ihn in *jedem* Falle entschädigen. Es scheint mir in der Beschränkung dieses Gedankens auf den Schutz des Grundeigentümers eine nicht gerechtfertigte Bevorzugung des Grundeigentums zu liegen. Zertrümmert ein Flugzeug den Wagen eines Kaufmanns auf der Straße, so soll höhere Gewalt den Luftfahrer befreien. Trifft er dagegen einen Baum in einem Garten, so kann der Einwand nicht entgegengehalten werden. Der Rentner, der auf seinem Besitztum beschädigt wird, hat immer Ersatzansprüche. Der Handwerker aber, der neben ihm gerade mit einer Ausbesserung beschäftigt ist, geht leer aus, denn ihm gegenüber soll der Einwand höherer Gewalt gelten? Ich glaube nicht, daß

eine solche Unterscheidung, die ja nach Rechtsbegriffen wohl begründet ist, unseren Lebensbedürfnissen entspricht. Verschärft man die Haftung der Luftfahrt, dann sollte man sie auch allen gefährdeten Werten zukommen lassen, und der Grundbesitz dürfte nicht eine Sonderstellung erhalten, die nicht einmal dem Leben des Menschen eingeräumt würde.

Auf dem Juristentage hat eine beträchtliche Mitgliederzahl der Abteilung — 32 gegen 58 Stimmen; Verh. 345 — Bedenken gegen eine Sondergesetzgebung gehabt und die Fortbildung des allgemeinen Schadensersatzrechtes verlangt. Wir haben im Reichsrecht zur Zeit vier verschiedene Arten von Haftung:

1. die allgemeine Ersatzpflicht,
2. die Haftung der Eisenbahnen,
3. die Haftung der anderen dem Haftpflichtgesetz unterstehenden Betriebe,
4. die Haftung für Kraftfahrzeuge.

Der Juristentag hat besondere Haftpflichten für elektrische Betriebe und für die Luftfahrt gefordert. Soll dieser Weg weiter begangen werden und schließlich jeder Gewerbezweig sein eigenes Haftpflichtgesetz erhalten? Dagegen sprechen doch gewichtige Bedenken, denen die Gesamtheit des Juristentages wenigstens so weit Rechnung getragen hat, als sie die Frage auf die Tagesordnung der nächsten Zusammenkunft zu stellen ersucht hat. Bis dahin wird vielleicht über die in der Luftfahrt obwaltenden tatsächlichen Verhältnisse mehr Klarheit geschaffen sein.

Wenn man auch die Begründung des Wiener Beschlusses und seinen Inhalt nicht für gerechtfertigt ansehen kann, so muß man doch ohne weiteres zugeben, daß eine Fortbildung des Schadensersatzrechtes notwendig ist. Bei den Verhandlungen ist mehrfach davon gesprochen worden, die Entwickelung der Menschheit vollziehe sich in Pendelschlägen, und so pendele die Regelung der Haftpflicht zwischen den beiden Punkten:

Erfolg und Verschulden

hin und her. — Verh. 261, 296 —. In alten Zeiten Erfolghaftung, dann Beschränkung der Haftung auf Verschulden, und neuerdings ein Rückschlag nach der Erfolgseite, um die richtige Mitte zu finden.

Diese — man möchte fast sagen: Weltanschauung scheint mir nicht dem Begriff der Entwickelung zu entsprechen. Das Leben geht weiter. Mögen auch neue Erscheinungen mit alten einfacheren manche Verwandtschaft zeigen, es dürfte, ganz allgemein, nicht zu empfehlen sein, unser Rechtsleben mit den Anfängen der Rechtsbildung zu vergleichen und von Pendelschlägen oder gar von Kreislauf zu reden. Auch hier brauche man, wenn schon ein Bild gebraucht werden soll, nur die fortschreitende Linie:

Haftung für Erfolg



Haftung für Verschulden



Haftung für Verschulden und teilweise auch für Erfolg.

Bei der wohl unentbehrlichen Ausbildung unseres Schadensersatzrechts wird man einen dem Luftrecht eigenen Gedanken besonders berücksichtigen müssen: die Loslösung der Werte aus dem Rechtskreise des einzelnen und ihre Überführung in die Gemeinschaft der Rechtsgenossen. Die Luft bietet darin die auffallendsten Erscheinungen. Luft läßt sich nicht als Einzeleigentum erfassen und schützen. Ebensowenig ist ihre Benutzung ausschließlich und vorwiegend auf den Einzelnen beschränkt. Vor allem ist an Atmung, Funkenschrift und Luftfahrt die Gesamtheit des Volkes beteiligt. Erfordert aber diese Gesamtheit Störungen der einzelnen Rechtskreise, so darf sie nicht die Folgen dem Störer allein auferlegen, sondern muß sie in angemessener Weise auf die Gesamtheit verteilen.

Der Grundfehler in der Beweisführung des Wiener Beschlusses liegt wohl darin: Kultur- und Wirtschaft der Gesamtheit lassen die Störung des Einzelnen durch die Luftfahrt nicht nur zu, sie erfordern sie; und deshalb darf man der Luftfahrt nicht allein den Schaden auferlegen. Vielmehr muß die Gesamtheit sich daran beteiligen, so wie sie sich an den Nutzungen beteiligen will.

Für Deutschland kommen dabei ganz besondere Verhältnisse in Betracht. Einstweilen sind wir das einzige Volk, das brauchbare Lenkluftschiffe zu bauen versteht. Was das für unsere Wehrkraft und damit für unser ganzes Leben bedeutet, kann man in Zahlen

gar nicht ausdrücken. Aber selbst wenn andere Länder uns nachfolgten, wir haben doch einen Vorsprung, den wir uns — gerade weil wir zugleich das friedfertigste Volk sind — zu erhalten suchen müssen. Darum hat Deutschland vor allem Grund, seine Luftfahrt als ein Unternehmen des ganzen Volkes anzusehen und auch in seinem Recht entsprechend zu behandeln.

Bei einer Ausbildung des Schadensersatzrechtes wird man zunächst wohl zu prüfen haben, ob es überhaupt angebracht sei, den unverschuldeten Schaden allgemein zu regeln. Vielleicht wird es sich empfehlen, nur einzelne hervortretende Fälle, wie z. B. bei der Luftfahrt Auswurf und Landung besonders zu formen, im übrigen es aber bei den allgemeinen Grundsätzen zu lassen. Ferner werden außer dem Verhältnis von Verschulden und Haftung noch einige andere Fragen zu prüfen sein, deren Bedeutung wohl zuweilen unterschätzt wird:

Wer haftet?
Wie weit reicht der ursächliche Zusammenhang?
Wie sind die gewährten Ansprüche durchzuführen?

Die Bestimmung des Haftpflichtigen wird bei der Luftfahrt in manchen Fällen eine neue Regelung verlangen.

Der Schade wird oft zur Rettung der Fahrgäste aus Lebensgefahr verursacht werden. Es entspricht der Billigkeit, die Haftung in solchen Fällen auf die Geretteten ganz oder zum Teil abzulenken. Dabei sind die folgenden Erwägungen zu beachten. Gibt man einen Anspruch gegen die Fahrgäste, so kann der Geschädigte wahrscheinlich in den meisten Fällen darauf rechnen, die ihm zuerkannten Beträge wirklich zu erhalten. Vom Führer wird er oft nichts beitreiben können, unter den Fahrgästen wird er wohl immer bemittelte Schuldner finden. Auf der anderen Seite gibt die Ausscheidung des Führers aus dem Rechtsstreite den Fahrgästen einen wichtigen Zeugen frei.

Erheblich vereinfacht würde die Rechtsverfolgung, wenn alle Ansprüche gegen eine Haftpflichtgenossenschaft der gesamten Luftfahrt gerichtet werden müßten, und die Genossenschaft nachher gegen die Teilnehmer der einzelnen Fahrt vorginge. Eine solche Vergesellschaftung des Rechtsstreits würde sowohl die Geschädigten wie die Luftfahrer erheblich besser stellen und eine gerechte Verteilung

der der Luftfahrt innewohnenden Gefahr fördern, oft erst ermöglichen. Der Wert dieses Gedankens hat auf dem deutschen Juristentage Anerkennung gefunden, wenn auch nicht ganz uneingeschränkt. — Verh. 346/7. —

Man hat angeregt, ob nicht schon nach geltendem Recht ein Ersatzanspruch gegen Fahrgäste gegeben sei, zu deren Rettung der Führer einen Schaden verursache. — JW. 1913, 72 —. Der Anspruch wird auf 670, 683, 257 BGB. gegründet. Der Führer könne von den Fahrgästen Ersatz seiner Aufwendungen verlangen, und diesen Ersatzanspruch könne der Geschädigte pfänden und sich überweisen lassen. Diese Begründung scheint mir von einer unrichtigen Auffassung des Begriffes Aufwendung auszugehen. Daß der Führer sich durch sein Verhalten einen Schadensersatzanspruch zuzieht, wird man doch wohl kaum als eine Aufwendung bezeichnen können, die er aus seinem Vermögen macht. Unter Aufwendung wird man, in Übereinstimmung mit dem Reichsgericht — JW 1909, 311 — nur verstehen können „die auf freiem Willen beruhende Auslage oder Aufopferung von Vermögenswerten". Immerhin ist zuzugeben, daß man den Begriff auch weiter fassen könnte, und die Billigkeit verlangt jedenfalls, einen Anspruch gegen die Fahrtteilnehmer dann zu gewähren, wenn der Schade zu ihrer Rettung hat verursacht werden müssen.

Zu erwägen ist, ob man den Führer des Fahrzeugs überhaupt von der Schadenshaftung ausscheiden solle. Dafür spricht, daß von ihm ein erheblicher Betrag nur selten wird beigetrieben werden können, sowie, daß es angemessen erscheint, dem Menschen, der schon mit seinem Leben für die Fahrt einsteht, nicht auch noch die wirtschaftliche Verantwortung für Schaden aufzubürden. Dagegen sprechen Bedenken wegen der Stellung, die man dann dem Führer als Zeugen im Rechtsstreit einräumen würde. Von dieser Frage hängt die Ausgestaltung der Schadenshaftung der Luftfahrt wesentlich ab. Hat der Eigentümer das Zeugnis seines Führers zur Verfügung, so ist seine Lage im Rechtsstreit sehr viel günstiger, als wenn der Führer mitverklagt werden kann; denn oft wird dieser der einzige sachkundige Zeuge sein. Es wäre dies ein Umstand, der dazu führen könnte, die Beweislast für das Verschulden dem Geschädigten aufzuerlegen, denn er hätte dann die Wahl, ob er den Führer mitverklagen oder sich seines Zeugnisses bedienen

wollte. Scheidet man den Führer aus, so würde dann natürlich auch der Entlastungsbeweis aus 831 BGB entfallen. Man steht hier also vor der Wahl:

der Eigentümer des Fahrzeugs haftet, hat aber das Zeugnis seines Angestellten frei —

oder

der Angestellte kann nicht Zeuge sein, weil er selbst haftet, aber der Eigentümer kann sich nach 831 BGB entlasten.

Das BGB hat sich für die zweite Möglichkeit entschieden, und ich glaube, daß die Gründe für diese Entscheidung auch bei der Luftfahrt ausschlaggebend sein dürfen.

Es wird endlich noch zu prüfen sein, ob bei den besonderen Verhältnissen der Luftfahrt die Vererblichkeit der Ansprüche aus unerlaubten Handlungen uneingeschränkt aufrecht zu erhalten sei. Zweifel könnten vor allem dann entstehen, wenn man für die Luftfahrt die geltenden Regeln der Beweislast umkehrt. Ist ein Luftfahrer bei einem Unfall tödlich verunglückt, so würde man mit Schadensersatzansprüchen gegen seine Erben in den meisten Fällen durchdringen, wenn die Erben den Entlastungsbeweis zu führen hätten. Es dürfte wohl gerechtfertigt sein, hier bei der Regelung des geltenden Rechts zu bleiben, daß den Erben ein Verschulden des Erblassers nachzuweisen sei. Dies wird wenigstens dann gelten müssen, wenn der Erblasser bei dem schädigenden Ereignisse selbst getötet worden ist.

Die Begrenzung des ursächlichen Zusammenhanges bedarf für die Luftfahrt auch besonderer Erörterung. Es kann leicht vorkommen, daß ein von dem Luftfahrer verursachter Schade durch andere Einflüsse vergrößert wird. Der Hauptfall ist die Ausdehnung des Flurschadens, die durch Zuschauer bei Landungen bewirkt wird. Ein französisches Gericht hat hier auf Grund des Artikels 1384 Code civil den Luftfahrer zum Ersatz des vollen Schadens verurteilt. — DLZ 1912, 62 —. Ähnlich hat ein Gericht in New York entschieden — 84, 15 —. Diese Urteile erscheinen aber nicht zutreffend; wenigstens wäre nach deutschem Recht keine Ersatzpflicht begründet. Der ursächliche Zusammenhang zwischen Tat und Schaden reicht nicht bis zu dem Teil des Schadens, der

durch Umstände bewirkt worden ist, die der Schädigende weder voraussehen noch hat verhindern können. Die Grenze der Haftung muß in dem nach gewöhnlichen Verhältnissen möglichen Wirkungskreise der Tat liegen. Diese Grenze läßt sich durch eine doppelte Erwägung bestimmen:

Mußte der Täter mit den besonderen, den Schaden erhöhenden Umständen rechnen?

Konnte er ihren Eintritt verhindern?

Was jenseits dieser Grenzen liegt, dafür darf der Täter nicht haftbar gemacht werden.

Bei Flurschäden wird in Preußen das Gesetz vom 11. 3. 1850 — 199 — zuweilen Ansprüche gegen die Gemeinde begründen können, was sowohl für die Luftfahrer wie für die geschädigten Grundbesitzer sehr wichtig ist.

Ein zweiter Fall, in dem die Begrenzung des ursächlichen Zusammenhanges zweifelhaft sein kann, ist die Veranlassung eines Tierschadens durch die Luftfahrt. Wenn ein Pferd durch den Anblick oder den Lärm eines Luftfahrzeuges scheu wird und Schaden anrichtet, haftet der Luftfahrer? Kann der Geschädigte ihn unmittelbar in Anspruch nehmen oder muß er sich zunächst an den Tierhalter wenden, und hat dieser dann den Rückgriff gegen den Luftfahrer? Der Fall liegt ähnlich wie die Einwirkung eines Eisenbahnzuges auf Tiere. So wenig man dort ein Ereignis annimmt, dem das Tier nicht hat widerstehen können, so wenig wird man das hier annehmen können. Die Ersatzpflicht des Tierhalters wird also außer Zweifel stehen. Für den Luftfahrer aber wird man eine über das geltende Recht hinausgehende Ersatzpflicht nicht fordern können. Der Fall hat schon einmal den Gerichten vorgelegen, ist aber infolge Anwendung von BGB 831 nicht zu einer sachlichen Entscheidung gekommen. Graf Zeppelin war infolge eines drohenden Gewitters in niedrige Luftschichten gefahren. Beim Überfliegen einer Wiese wurden dort stehende Pferde scheu und verletzten sich. — JW. 1913, 72 —. Sachlich wäre es in diesem Falle darauf angekommen, ob in der niedrigen Fahrt ein Verschulden zu erblicken gewesen wäre. Entscheidend würde dafür der Betrieb der Luftfahrt als solcher gewesen sein, nicht die Rücksicht auf die aus ihm für andere sich ergebende Gefahr.

Zweifel können für solche Fälle darüber entstehen, wie BGB 833 Abs. 2 anzuwenden sei. Befreit diese Vorschrift nur den Tierhalter oder auch den Luftfahrer? Die Entscheidung hängt davon ab, ob man dem Geschädigten einen selbständigen Anspruch gegen den Luftfahrer oder nur einen solchen gegen den Tierhalter gewährt. Es werden Fälle vorkommen, in denen zwar der Tierhalter, nicht aber der Luftfahrer haften würde. Daher wird man dem Geschädigten freistellen müssen, welchen der beiden er verklagen wolle. Eine Vorschrift wie 830 Absatz 1 Satz 2 dürfte hier nicht ausreichen. Man wird ausdrücklich bestimmen müssen, daß Luftfahrer und Tierhalter nebeneinander dem Geschädigten haften. Entsprechend 840 Absatz 3 müßte der Luftfahrer, sofern er überhaupt verantwortlich ist, den Schaden allein zu tragen haben.

Für die Durchführung der Ansprüche ist vor allem die schon berührte Frage wichtig, wie die Beweislast zu verteilen sei, sodann die im Zivilprozeßrecht zu behandelnden Einzelheiten des Rechtsstreits, nämlich

Regelung der Zuständigkeit,
Beweissicherung,
Abkürzung des Verfahrens,
Arrest und einstweilige Verfügungen.

Auf dem Juristentage zu Wien ist die Ansicht ausgesprochen worden, die Regelung der Beweislastfrage habe seit der freien Beweiswürdigung nicht mehr die Bedeutung wie einst. — Verh. 270 —. Dieser Gedanke dürfte nur zur Hälfte richtig sein. Allerdings kommt es auf die Beweislast nicht mehr so sehr an, wenn im Rechtsstreit Beweisaufnahme erfolgt ist. Wohl aber hängt von der Verteilung der Beweislast auch heute noch der Anspruch in den Fällen ab, in denen überhaupt kein Beweis geführt werden kann. Wo solch ein „Beweisnotstand“ vorliegt, da wird der Rechtsstreit nur durch die Verteilung der Beweislast entschieden, und — woran gerade Richter nicht immer denken — in vielen solcher Fälle wird ein Rechtsstreit als aussichtslos unterlassen. Bei Unfällen der Luftfahrt wird aber ein Beweisnotstand besonders häufig, und deshalb die Verteilung der Beweislast besonders wichtig sein.

Vertragsstrafe.

Im Recht der Luftfahrt können sehr hohe Vertragsstrafen vorkommen. Ein deutsches Gericht hat bereits einmal gegen einen Flieger eine Strafe von je 10 000 Mark für jeden Aufstieg festgesetzt. — DLZ 1911, N. 2 S. 25 —.

Man wird gegenüber BGB 343, 138 bedenken müssen, daß es sich bei der Luftfahrt um Werte und Zahlen handelt, die sehr hoch sind und von früheren, der rechtlichen Beurteilung unterliegenden Verhältnissen erheblich abweichen.

Kauf.

So lange man die Luftfahrzeuge als bewegliche Sachen ansieht, ist ein über ihre Lieferung abgeschlossener Kaufvertrag formfrei.

Die wichtigste Frage ist beim Kaufe von Luftfahrzeugen — und entsprechend bei Werkverdingung, BGB 651 — die Haftung für Sachmängel. Mängel im Bau des Fahrzeugs und in der Beschaffenheit der dazu verwendeten Stoffe können schwere Unfälle herbeiführen. Ob der Verkäufer oder Hersteller dann nicht nur für die Mangelhaftigkeit der Sache, sondern auch für die durch die Mängel verursachten Folgen haften solle, ist zweifelhaft. Nach geltendem Recht würde eine Haftung für die Folgen des Unfalls nur bei vorsätzlicher Herbeiführung der Mängel oder arglistigem Verschweigen, und zwar aus BGB 823 zu begründen sein. Eine Ausdehnung dieser Haftung erscheint um so eher bedenklich, als die Ursachen eines Unfalls sich hier nur schwer feststellen lassen.

Miete

kann im Rechte der Luftfahrt vorkommen als Überlassung

1. eines Fahrzeugs,
2. eines Raumes für dessen Aufbewahrung.

Meistens wird der erste Fall mit einem Dienst- oder Werkvertrage und der zweite mit einem Verwahrungsvertrage verbunden sein.

Sollte die Entwickelung dahin gehen, daß auch Luftfahrzeuge allein vermietet werden, so wird man für dieses Rechtsverhältnis wohl besondere Vorschriften geben müssen.

Dienstvertrag.

Soweit nicht Gewerberecht zur Anwendung zu bringen ist, regeln sich die Verhältnisse der in der Luftfahrt gegen Entgelt

beschäftigten Menschen nach den Vorschriften des BGB über den Dienstvertrag.

Ob für die Vergütung gemäß 612 BGB, 76 GO auch Taxen in Frage kommen können, sobald die Luftfahrt öffentlichen Ortsverkehr vermittelt, ist zweifelhaft. GO 76 bezieht sich nur auf solche Transportmittel, die öffentlich zum Gebrauch aufgestellt sind. Man kann daraus folgern, daß das Gesetz nur an den Straßenverkehr gedacht hat. Der Ausdruck Transportmittel ist hier aus zwei Gründen nicht allgemein zu verstehen. Erstens ist er in eine besondere Färbung gebracht, da er nur als Zusatz zu „Wagen, Pferden, Sänften und Gondeln" steht. Er bedeutet also ähnliche Transportmittel, die öffentlich — d. h. an öffentlichen Orten — zum Gebrauch aufgestellt sind. Zweitens ergibt sich aus GO 6, daß Eisenbahnen — zu denen auch Straßenbahnen gerechnet werden — und Fähren nicht als Transportmittel im Sinne von GO 76 anzusehen sind. Man wird daher wohl die Luftfahrt dieser Vorschrift nicht unterstellen können, zumal bei ihr die besonderen Verhältnisse wohl noch auf lange Zeit hinaus gegen Erlassung von Taxen sprechen werden.

Bei dem Dienstvertrage des Luftfahrers wird man immer annehmen müssen, daß die Dienste in Person zu leisten seien, insbesondere was den Führer betrifft. Anderseits wird man auch stets die Übertragbarkeit des Anspruchs auf die Dienste zu verneinen haben. Die Person des Dienstherrn ist hier wesentlich, erstens, weil er über die Ausführung der Fahrten zu bestimmen hat und dadurch Gesundheit und Leben des Angestellten gefährden kann, dann aber, weil er das Fahrzeug in Stand zu halten hat und auch dadurch die Lage des Dienstverpflichteten beeinflußt.

Der Luftfahrer kann nach 618 verlangen, daß der Dienstherr alle Verbesserungen und Sicherungsmaßnahmen einführt, die von der Technik als notwendig anerkannt werden. Hierauf ist deshalb besonderes Gewicht zu legen, weil der Dienst in der Luftfahrt stets das Leben gefährdet. Eine vertragsmäßige Aufhebung oder Beschränkung der Rechte des Luftfahrers wäre nach 619 nichtig, sofern sie sich nicht auf einen bereits entstandenen Ersatzanspruch beziehen würde.

Man wird den Luftfahrer, wenigstens den Führer, als zu Dienstleistungen höherer Art angestellt betrachten müssen. Die

Kündigung wird sich daher nach 622 zu richten haben, also nur für den Schluß des Kalendervierteljahrs mit einer Frist von sechs Wochen zulässig sein.

Bei der Bestimmung des wichtigen Grundes, der nach 626 zur Kündigung ohne Einhaltung einer Frist berechtigt, wird man, entsprechend den besonderen Verhältnissen der Luftfahrt, für beide Teile sehr weit gehen und oft schon geringe und einmalige Verfehlungen für ausreichend erachten müssen.

Schwierigkeiten werden der rechtlichen Beurteilung für solche Verträge erwachsen, die mit Sachmiete oder Gesellschaftsvertrag verbunden sind, wie z. B. zuweilen die bei der Gewerbe-Unfallversicherung erwähnten Verträge zwischen Fliegern und Flugzeugfabriken.

Werkvertrag.

Die Hauptfälle für die Luftfahrt sind:

1. Herstellung eines Luftfahrzeugs oder eines Aufbewahrungsraumes,
2. Ausführung einer Fahrt.

Für die erste Gruppe sind einstweilen kaum Besonderheiten zu besprechen.

Für Fahrten wird die Anwendung der Bestimmungen über den Werkvertrag zu Schwierigkeiten führen können, da diese Bestimmungen hauptsächlich auf die Herstellung einer Sache berechnet sind. Insbesondere werden Schadensersatzansprüche oft nur durch künstliche Begriffsformung zu begründen sein. Bei weiterer Ausdehnung der Luftfahrt wird man auch für die nicht gewerbsmäßige Beförderung besondere Rechtsvorschriften geben müssen.

Auslobung

wird bei der Fülle der durch Technik und Recht noch zu lösenden Aufgaben häufig vorkommen, und zwar in zwei Formen:

1. Preisausschreiben für Herstellung von Luftfahrzeugen oder Teilen — wie z. B. das Preisausschreiben des Deutschen Kaisers vom 27. Januar 1912 für den besten deutschen Flugzeugmotor — DLZ 1913, 49 —,
2. Wettbewerbsfahrten.

Die wenigen Vorschriften, die das BGB für die Auslobung gibt, dürften ausreichen. Die Regelung erfolgt überwiegend durch

Satzungen, Verträge oder einseitige Erklärungen Rechtsunkundiger. Da können natürlich leicht Mängel in der rechtlichen Gestaltung vorkommen. — DLZ 1912, 97 und 121 —. Abhilfe kann nicht das Gesetz schaffen, sondern nur Befragung von Rechtskundigen und staatsbürgerliche Erziehung des Volkes.

Auftrag und Geschäftsführung ohne Auftrag.

Diese Rechtsverhältnisse kommen besonders bei der sportlich betriebenen Luftfahrt häufig vor. Dabei wird, wie ich schon erwähnt habe, das Verhalten der Fahrgäste und die Schadenshaftung meistens durch besondere Vereinbarung geregelt. Auch über die Frage der Verteilung der Gefahr auf die Mitfahrer habe ich schon gesprochen. Man wird nach geltendem Rechte noch keine Ansprüche gegen Fahrgäste erheben können, wenn der Führer zur Rettung aus gemeinsamer Gefahr Schaden verursacht hat. Das Gesetz wird aber solche Ansprüche einführen müssen, ebenso wie eine entsprechende Anwendung der Vorschriften über die Haverei angemessen erscheint.

Verwahrung und Einbringung von Sachen bei Gastwirten.

Eine Aufbewahrung des Luftfahrzeugs wird oft erforderlich sein, sowohl nach Betriebsunfällen wie auch nach ordnungsmäßigen Landungen. Für die Fälle nicht gewerbsmäßiger Verwahrung reichen die Bestimmungen des BGB wohl aus.

Gemäß 701 Absatz 2 kann ein Luftfahrzeug als bei einem Gastwirt eingebracht gelten, wenn es den dazu bestellten Leuten des Wirtes übergeben und an den von ihnen angewiesenen Ort gebracht, z. B. auf dem Felde des Gastwirts verankert worden ist. Für den durch höhere Gewalt entstehenden Schaden haftet der Gastwirt nicht — 701 Abs. 1 —, wohl aber für allen Schaden, den Schaulustige etwa zufügen.

Gesellschaft und Gemeinschaft

kann sowohl für das Eigentum von Luftfahrzeugen wie für Ausführung von Fahrten vorkommen. Einweilen wird wohl nur Eigentum einzelner besonders Bemittelter oder Eigentum von Vereinen zu finden sein.

Schwierigkeiten können entstehen, wenn die Gesellschafter verschiedenen Staaten angehören. Artikel 3 des Luftgesetzbuchs beschäftigt sich mit dieser bereits besprochenen Frage. — S. 237 —.

Spiel und Wette.

Spiel und Wette scheinen — bei der ungünstigen Vermögenslage der deutschen Luftfahrt — Bedeutung erlangen zu sollen. Eine Luftfahrtlotterie ist für Preußen genehmigt worden.

Man hat ferner erwogen, ob es nicht zweckmäßig wäre, auch für Flugveranstaltungen Wetten ähnlich dem bei Pferderennen üblichen Totalisator einzuführen. — WLZ 1912, 258 —. Zur Begründung hat man geltend gemacht, der Flugsport verursache erhebliche Kosten, die ohne die Ausnutzung der Spielleidenschaft nicht aufgebracht werden könnten. Die Entgegnung, für den Flugsport müsse man davon absehen, weil es unsittlich sei, auf Menschenleben zu wetten, erscheint mir nicht ganz treffend. Sie würde ebenso gegen die Wette auf Pferderennen sprechen; denn dort stehen auch Menschenleben auf dem Spiele. Ausschlaggebend wird m. E. der Grund sein, daß die Wette eine ungesunde Erscheinung unseres Wirtschaftslebens ist und daher eingeschränkt, nicht erweitert werden muß. Es haben sich gerade in letzter Zeit besondere Mißstände gezeigt, die durch die Rennwetten hervorgerufen sind, und zwar vor allem durch die Ausbeutung der spielwütigen Masse. Man wird von dem deutschen Volke so viel wirtschaftliche Reife und sittliche Kraft erwarten dürfen, daß seine Luftfahrt auch ohne Ausnutzung einer verwerflichen Leidenschaft sich gedeihlich entfalten werde.

Unerlaubte Handlungen.

BGB 827 wird für die unerlaubten Handlungen der Luftfahrer ebenso von Bedeutung sein können wie 105 Abs. 2 für ihre Willenserklärungen. Die übrigen für die Luftfahrt in Betracht kommenden Fragen habe ich schon in dem Abschnitt über den Schadensersatz besprochen. — S. 258—276 —.

C. Sachenrecht.

Eigentumserwerb an Gegenständen der Luftfahrt.

Verschiedene Gründe sprechen dafür, Luftfahrzeuge nicht als gewöhnliche bewegliche Sachen zu behandeln, sondern die dinglichen Rechte an ihnen bestimmten, den Verkehr sichernden Formen zu unterwerfen.

Ein Luftschiff kostet 300 000 bis 500 000 Mark, ein Flugzeug 20 000 bis 25 000 Mark. Die anderen Fahrzeuge sind zwar billiger, aber es stehen doch auch bei ihnen hohe Werte in Frage.

Der Eintragungszwang ist für die Kenntlichmachung des Fahrzeugs und seiner Rechtsverhältnisse wichtig, ja fast unentbehrlich.

Bestellung von Pfandrechten wird nahezu ausgeschlossen, wenn man die Fahrzeuge als bewegliche Sachen ansieht.

Es könnte schließlich die Erwägung, auf der BGB 313 beruht, auch hier berechtigt sein: durch die strengere Form unbedachte Rechtsgeschäfte auszuschließen.

Jedenfalls erscheint es aus allen diesen Gründen geboten, die Luftfahrzeuge aus dem freien Rechtsverkehr der beweglichen Sachen auszuscheiden. Als Vorbilder für die rechtliche Behandlung könnten gelten Schiffe und Eisenbahnen, Schiffsregister und Bahngrundbuch.

Besonders eigenartig liegen die Verhältnisse bei den Wasserflugzeugen, die sowohl Wasser- wie Luftfahrzeuge sind und voraussichtlich mit der Zeit eine große Bedeutung gewinnen werden.

Für das Recht sind die Wasserflugzeuge ein Gegenstand besonders anregender Betrachtung. Man wird auf solche Flugzeuge einen Teil der für Schiffe gegebenen Vorschriften schon jetzt anwenden können. Das Flaggengesetz vom 22. Juni 1899 — RGBl 319 — würde nach § 1 nur die zum Erwerb durch Seefahrt bestimmten Fahrzeuge treffen, und als solche werden Wasserflugzeuge einstweilen noch nicht in Frage kommen; es erscheint aber nicht ausgeschlossen, daß mit der Zeit ein Personenverkehr durch Wasserflugzeuge von Küsten nach nahen Inseln eingerichtet wird. Nach 26 des Flaggengesetzes würden die Bestimmungen auch auf Luftyachten anzuwenden sein, und das könnte schon eher Wasserflugzeuge treffen.

Das Binnenschiffahrtsgesetz — RGBl 1898, 868 — wird auch wichtig werden können, da Wasserflugzeuge voraussichtlich für den Verkehr auf Binnenseen bald Bedeutung erlangen werden. Ein Eintragungszwang nach § 119 wird wohl nicht in Frage kommen, da eine Tragfähigkeit von 15 000 kg wohl kaum erreicht werden

wird. Man muß indessen mit solchen Zweifeln vorsichtig sein. Was der Laie heute noch für unmöglich hält, hat der Techniker vielleicht morgen schon verwirklicht.

Die Verbindung — 947 BGB — kann Eigentumserwerb begründen, wenn der Luftfahrer zur Ergänzung oder Herstellung seines Fahrzeugs fremde Sachen so mit dem Fahrzeug verbindet, daß sie dessen wesentliche Bestandteile werden. Es kann dafür unter Umständen auch Verarbeitung — 950 — in Frage kommen. Die Berechtigung des Luftfahrers zu solchen Handlungen wird sich nach 228, 904 BGB richten.

Aneignung und Fund können die folgenden Fälle treffen:

ausgeworfene } Gegenstände,
verlorene }
abgestürzte Luftfahrzeuge,
unbemannte „ (Registrierballons).

Man ist sich wohl darüber einig, daß hierfür die geltenden Vorschriften des BGB nicht ausreichen. Es wird nötig sein, besondere Vorschriften zu erlassen, vor allem über

1. die Anzeigepflichten,
2. Belohnungen,
3. Aufbewahrung und Aufgebot der ermittelten Gegenstände,
4. Wahrung der Zollansprüche.

Als Vorbilder für die Regelung werden die Strandungsordnung — RGBl 1874, 73 und 1902, 1 — sowie die Vorschriften HGB 740—753 gelten können.

Das Luftgesetzbuch enthält in dem „Strandgut" überschriebenen Kapitel 5 die folgenden Vorschläge:

Artikel 15.

Jeder, welcher ein beschädigtes oder verlassenes Luftfahrzeug oder Teile eines solchen findet, muß hiervon der zuständigen Behörde Anzeige machen.

Artikel 16.

Die in gehöriger Weise benachrichtigte Behörde ist verpflichtet, sofort die nötigen Maßregeln zu ergreifen, um die Erhaltung des Fundes und die Ermittelung des Eigentümers zu veranlassen.

Artikel 17.

> Der Eigentümer kann sein Eigentum innerhalb eines Jahres vom Tage der Auffindung von der zuständigen Behörde zurückfordern, nachdem er die Kosten der Aufbewahrung bezahlt hat. Er ist außerdem verpflichtet, dem Auffinder einen Finderlohn von 10% des Wertes nach Abzug der Kosten zu zahlen.

Wenn außer dem Fundrecht auch die Hilfeleistung bei Landungen gesetzliche Regelung findet, wird die Bevölkerung voraussichtlich eher geneigt sein, der Luftfahrt bei Unfällen und schwierigen Landungen Hilfe zu leisten. Der Vorteil der Regelung liegt auch auf beiden Seiten.

Luftfahrt und Grundeigentum.

Für die Beziehungen zwischen Luftfahrer und Grundeigentümer sind zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Einwirkungen auf die Grundfläche,
2. Einwirkungen, die lediglich den Luftraum betreffen.

Für die ersten bildet 903 BGB die Grundlage. Der Eigentümer darf jeden anderen von jeder Einwirkung ausschließen. Die Grenzen des Verbotrechtes liegen in 228 und 904 BGB. Da bei der Luftfahrt Gefahr fast immer das Leben der Insassen bedroht, wird 904 fast immer gegeben sein. Auch ein hoher Sachschade, z. B. Zerstörung eines Gebäudes, kommt gegenüber dem Verlust von Menschenleben nicht in Betracht.

Die aus einer Verletzung des Grundeigentums sich nach 823 BGB und 123 StGB ergebenden Rechtsfolgen habe ich schon besprochen.

Schwieriger als die Berührung der Grundfläche gestalten sich rechtlich die Einwirkungen der Luftfahrt, die im Luftraum bleiben. Besonders beachtenswert sind zwei Fälle:

das Überfliegen des Grundstücks,
der durch die Fahrt entstehende Lärm.

Die Frage, ob der Grundeigentümer das Überfliegen seines Grundstücks verbieten könne, hängt von der Auslegung des in 905 BGB verwendeten Begriffes Interesse ab. Wie ich bereits dargelegt habe, wird man im allgemeinen das Verbot nicht rechtfertigen können. Es müßten besondere Umstände vorliegen, z. B.

regelmäßig wiederholtes niedriges Fliegen zu Zwecken der Beobachtung. Gegen die sachgemäß betriebene Luftfahrt wird der einzelne Grundeigentümer nichts einwenden dürfen.

Weniger besprochen als das Überfliegen des Grundstücks ist die Beeinträchtigung durch den Lärm, den vor allem Flugzeuge verursachen.

Diese Beeinträchtigung ist schon jetzt in der Nähe von Flugplätzen recht erheblich und geht entschieden über das Maß dessen hinaus, was man Nerven von durchschnittlicher Empfindlichkeit zumuten darf. Der Rechtsschutz gegen diese Schädigungen erscheint nach geltendem Rechte nicht ausreichend.

Die Vorschriften 906, 907 BGB werden kaum angewendet werden können, da sie nur Einwirkungen betreffen, die von einem Grundstück ausgehen. Es ist aber zum mindesten sehr zweifelhaft, ob der während der Fahrt im Luftraum verursachte Lärm als von dem Flugplatz ausgehend angesehen werden kann. Man wird dies allenfalls für Flüge annehmen dürfen, die über dem Flugplatze bleiben, dagegen nicht für darüber hinausgehende Fahrten.

Gegenüber 906, 907 BGB würde auch das Bedenken bestehen, ob die Gerichte aus der Häufung von Schädigungen nicht bald ihre Ortsüblichkeit entnehmen würden. Da es nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts — z. B. 64, 363 — auf den Zustand zur Zeit der Klageerhebung ankommt, werden Änderungen nicht nur, wie in der genannten Entscheidung zu Gunsten, sondern auch zu Ungunsten der Grundeigentümer zu berücksichtigen sein.

Gegenwärtig würde sich also der Rechtsschutz der Eigentümer gegenüber dem Lärm der Luftfahrt auf 905 BGB und 27 GO beschränken, sonach von der Auslegung des Begriffes Interesse und von dem Ermessen der höheren Verwaltungsbehörde abhängen. GO 27 würde zudem nur besondere Grundstücke — Kirchen, Schulen und Dienstgebäude — schützen.

Soweit der Grundeigentümer Einwirkungen der Luftfahrt verbieten darf, stehen ihm die Ansprüche aus 1004, 862 BGB zur Seite — einstweilen nicht durch GO 26 eingeschränkt. Der Anspruch auf Wiederherstellung unterliegt auch hier den bereits erörterten Bedenken. Es könnte sich übrigens die Umwandlung in einen Anspruch auf Geld vielleicht so begründen lassen. Ist schon

durch die schädigende Handlung selbst die Unmöglichkeit der Wiederherstellung des früheren Zustandes herbeigeführt worden, so liegt eine vom Schuldner zu vertretende Unmöglichkeit der Leistung vor, die ihn nach 280 BGB zum Schadensersatz verpflichtet. Diese Begründung ist immerhin etwas gekünstelt, und erweist damit auch, wie unzweckmäßig es ist, grundsätzliche Fragen nicht im Gesetz zu regeln.

Der Grundeigentümer ist gegenüber der Luftfahrt nicht nur im Verbot von Einwirkungen auf sein Grundstück beschränkt, sondern auch — allerdings nur in ganz besonderen Fällen — in der Benutzung seines eigenen Grundstücks. Er darf keine Einrichtungen treffen, die nur den Zweck haben, der Luftfahrt Hindernisse zu bereiten. Der Fall ist in Frankreich vorgekommen. — DLZ 1913, 159. — Ein Eigentümer hatte neben einer Luftfahrzeughalle einen hohen Drahtzaun und mit Stacheln versehene Pfähle errichtet. Bei einem Aufstieg wurde der Ball vom Winde an die Pfähle geworfen und beschädigt. Das Gericht hat den Grundeigentümer zum Schadensersatz verurteilt, und zwar wegen „unsozialer" Überschreitung der Grenzen seiner Eigentumsrechte. Nach deutschem Rechte wäre hier wohl ein Fall der Anwendung von 226 BGB gegeben gewesen.

Eine Belastung des Grundeigentums zu Gunsten der Luftfahrt wird ferner dahin eingeführt werden müssen, daß jeder Grundeigentümer — gegebenenfalls der Besitzer — verpflichtet wird, besonders gefährliche Anlagen so zu kennzeichnen, daß der Luftfahrer auf sie von oben aufmerksam wird. Dies gilt besonders von Betrieben mit elektrischen Hochspannungsleitungen und von feuergefährlichen Anlagen. Es wird auch hier zu erwägen sein, ob die Kennzeichen nicht gleichmäßig für das ganze Reich — und am besten auch für die Nachbarstaaten — einzuführen, sowie, ob sie nicht auf Kosten der Gesamtheit zwangsweise anzubringen und zu unterhalten seien. Die Frage ist auch für die Verteilung von Schäden gemäß 254 BGB von großer Bedeutung.

Zu prüfen ist endlich noch die Frage, ob der Eigentümer sein Grundstück zu Zwecken der Luftfahrt ungehindert verwenden könne, insbesondere zur Anlegung eines Flugplatzes. Einstweilen ist eine besondere Genehmigung nach GO 16 noch nicht vorgeschrieben. Der Bundesrat wird prüfen müssen, ob die Unter-

stellung solcher Unternehmungen unter GO 16 nicht anzuordnen sei. In Betracht kommen drei Arten von Einwirkungen auf die Nachbarschaft:

1. Gefahr der Beschädigung durch Absturz und Auswurf,
2. Belästigung durch Lärm,
3. Vertreibung des Wildes aus Jagdgebieten.

Die erste Einwirkung wird für die rechtliche Betrachtung ausscheiden können, da die Gefährdung überall besteht und nicht erheblich sein dürfte, zudem sich mit den Fortschritten der Technik auch immer verringert. Dagegen wird das Flugzeug durch den Lärm und durch Beeinträchtigung der Jagd unzulässige Einwirkungen auf fremdes Grundeigentum hervorbringen können. Man hat darüber in Frankreich schon Erfahrungen gesammelt. — KL 1911, 94 und 1912, 308. — Geschädigt kann vor allem die Jagd auf Rebhühner werden. Mit den geltenden Rechtsvorschriften wird man hier kaum auskommen, da zweifelhaft ist, ob solche Einwirkungen als „von einem Grundstück" ausgehend anzusehen sind.

Dienstbarkeiten.

Sofern nicht durch Gesetz Aufstieg und Landung auf fremden Grundstücken allgemein gestattet wird, ist es wahrscheinlich, daß sich dafür mit der Zeit besondere Dienstbarkeiten ausbilden werden. Dabei wird sowohl ein Recht vorkommen, diese Handlungen auf fremdem Grund und Boden vorzunehmen, als das Recht, bei Aufstieg und Landung von eigenem Grundstück aus Nachbargrundstücke zu einzelnen Zwecken, z. B. Auswerfen von Ballast, zu benutzen. Diesen Zwecken kann sowohl die Grunddienstbarkeit, wie die beschränkte persönliche Dienstbarkeit genügen.

Pfandrecht.

Verpfändung eines Luftfahrzeugs ist zur Zeit nur nach BGB 1205 möglich. Der Pfandgläubiger muß den Besitz erhalten. Damit würde das Fahrzeug dem Verkehr und jeder Möglichkeit der Benutzung entzogen; es müßte denn bei jeder Fahrt der Pfandgläubiger oder ein Vertreter seiner Rechte sich beteiligen.

Auch mit Rücksicht hierauf wird es geboten sein, für Luftfahrzeuge besondere Bestimmungen einzuführen, ähnlich den Vorschriften 1259—1272 BGB.

D. Familienrecht.

Pflegschaft.

Aus dem Familienrecht des BGB werden für die Luftfahrt nur die Vorschriften 1911, 1913, 1914 und 1921 in Betracht kommen, nach welchen ein Pfleger bestellt werden kann:

1. für einen abwesenden Volljährigen, dessen Aufenthalt unbekannt ist,
2. für den Fall, daß unbekannt oder ungewiß ist, wer der Beteiligte ist,
3. falls durch öffentliche Sammlung Vermögen für einen vorübergehenden Zweck aufgebracht worden ist und die zur Verwaltung und Verwendung berufenen Personen weggefallen sind.

Der letzte Fall wird selten vorkommen, weil meistens hier eine größere Menschenzahl tätig ist, wie z. B. in dem „Komitee" der „Nationalflugspende", bei welcher der Wegfall einzelner Mitglieder unschädlich ist.

Der zweite Fall wird durch eine gesetzliche Regelung des Fund- und Bergungswesens an Bedeutung verlieren, der erste vor allem für verschollene Luftfahrer verwendet werden können.

E. Erbrecht.

Testament.

Wenn die Luftfahrt den Menschen auch nur selten auf lange Zeitdauer hinaus von dem Rechtsverkehr mit den für die Testamentserrichtung bestimmten Behörden abschließt, so lassen sich doch auch bei ihr Fälle denken, in denen die sofortige Testamentserrichtung geboten ist, vor allem in hohen Luftschichten wie auf der Erde unmittelbar nach einem Unglücksfall. Es dürfte berechtigt sein, eine der Vorschrift 2251 entsprechende Bestimmung zu geben. 2250 wird für die Luftfahrt kaum anwendbar sein; wenigstens ist die Möglichkeit seiner Anwendung zweifelhaft, und gerade bei der Testamentserrichtung sind klare Gesetzesvorschriften unentbehrlich.

Zweifel können auch für die Anwendung von 2231 Ziffer 2 entstehen. Wie ist der Ort eines im Luftfahrzeug während der

Fahrt errichteten eigenhändigen Testamentes zu bezeichnen? Genügt der Name des Luftfahrzeugs? Oder muß die Lage im Raum irgendwie angegeben werden? M. E. wird zu der Bezeichnung des Fahrzeugs eine allgemeine Ortsangabe, z. B. „auf der Fahrt von . . . nach . . .“ oder die Angabe der Stelle des Aufstiegs treten müssen und genügen. Andernfalls würde man die Möglichkeit, im Luftraum ein eigenhändiges Testament zu errichten, nahezu ausschließen. Schwierig wird die rechtliche Beurteilung dann, wenn die Fahrt sich über mehrere Staaten erstreckt hat, so daß nach den Grundsätzen des Völkerrechts zu entscheiden ist.

II. Handelsgesetzbuch.

Kaufmann und Handelsgewerbe.

Die gewerbsmäßige Beförderung von Menschen und Sachen durch den Luftraum gilt, wie schon besprochen, nur dann als ein Handelsgewerbe, wenn ihr Unternehmer im Handelsregister eingetragen ist. Die Unternehmer gelten als Kaufleute in folgenden Fällen:

1. Einzelkaufleute sowie offene Handelsgesellschaft und Kommanditgesellschaft, sobald sie in das Handelsregister eingetragen sind — § 2 HGB —,
2. Aktiengesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Gesellschaft m. b. H. und Genossenschaften, sobald sie den Gewerbebetrieb begonnen haben, spätestens aber mit der Eintragung im Handels- oder Genossenschaftsregister.

Vereinfacht würde die Rechtslage, wenn man den Betrieb der Luftfahrt zu den in § 1 HGB aufgezählten Handelsgewerben hinzufügen würde.

Lagergeschäft.

Das Lagergeschäft ist die kaufmännische Form des Verwahrungsvertrages.

Ob man bei dem Betriebe von Luftschiff- und Flugzeughallen von einem Lagergeschäft wird sprechen können, ist zweifelhaft. Als ein solches würde nur eine gewerbsmäßig für längere Zeit oder wiederholt übernommene Aufbewahrung gelten können.

Der Unterschied gegenüber BGB liegt vor allem darin, daß der Lagerhalter Kaufmann ist, und daß seine Haftung nach 417, 390 HGB verschärft ist.

Frachtgeschäft

ist nach HGB 425 nur die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern zu Lande, auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern. Außerdem enthält das HGB besondere Bestimmungen für das Seefrachtgeschäft.

Einstweilen ist kaum zu erwarten, daß der Frachtverkehr in der Luftfahrt zu irgendwelcher Bedeutung kommen wird. Die Beförderung von Gütern wird sich auf das Reisegepäck der Mitfahrer beschränken. Für die Postsachen gelten besondere Vorschriften. Es werden daher vorläufig Bestimmungen über ein Luftfrachtgeschäft überflüssig sein.

Seehandel.

Das vierte Buch des HGB enthält eine Zahl von Vorschriften, die man als Vorbild für die Ausgestaltung des Rechtes der Luftfahrt wird nehmen können, insbesondere die Vorschriften über die Reederei, den Schiffer und die Haverei. Man wird sie nicht nur für die gewerbliche Luftfahrt, sondern für die Luftfahrt überhaupt verwerten können. Dabei wird man aber nicht einfach die entsprechende Anwendung der im Seerecht ausgebildeten Begriffe vorschreiben dürfen, vielmehr bei jeder einzelnen Bestimmung zu prüfen haben, ob nicht die besonderen Verhältnisse des Luftrechts ihre Anwendung ausschließen oder wenigstens eine Abänderung verlangen. Um das entscheiden zu können, wird man wohl noch mehr Erfahrungen sammeln müssen. Es erscheint nicht zweckmäßig, das Recht der Luftfahrt bis ins Kleinste zu früh zu regeln. Solches Vorgehen kann eher schaden als nützen. Vor allem aber wird man hier nichts veranlassen dürfen, ohne die Techniker und Sachkundigen der Luftfahrt für alle einzelnen in Betracht kommenden Verhältnisse gehört zu haben. Gerade dieses Gebiet wird sich nur auf Grund von Beratungen der Fach- und Rechtskundigen klären lassen. Zudem hat die gewerbliche Luftfahrt in Deutschland noch nicht so große Bedeutung, daß schon eine besondere handelsrechtliche Regelung erforderlich wäre.

III. Zivilprozeßordnung.

Gerichtsstand.

Soweit es sich um Ansprüche aus dem Grundeigentum oder dem Grundbesitz handelt, ist durch ZPO 24 eine klare Regelung gegeben. Zuständig ist immer, und zwar ausschließlich, das Gericht, in dessen Bezirk das Grundstück liegt.

Der allgemeine Gerichtsstand des Wohnsitzes wird in vielen Fällen nicht ausreichen, zunächst nicht bei Ausländern, die weder Wohnsitz im Inland haben oder gehabt haben und sich nicht mehr im Inland aufhalten. Aber auch wenn ein Gerichtsstand sich nach ZPO 13, 16 begründen läßt, dem Kläger wird die Durchführung seiner Ansprüche oft dadurch erschwert werden, daß er bei einem weit entfernten Gerichte klagen muß. Bei Vertragsverletzungen wird ZPO 29 für die Luftfahrt zu manchen Zweifeln Anlaß geben können. Durch den Hinweis auf den Erfüllungsort entstehen hier zwei oft nur schwierig zu beantwortende Fragen: Wo ist die Verpflichtung eines dem Gebiet der Luftfahrt angehörenden Vertrages zu erfüllen, und zweitens, wie ist der Ort festzustellen, falls er im Luftraum über der Erde liegt? Die gleiche Schwierigkeit der Ortsbestimmung bietet ZPO 32 für die unerlaubten Handlungen. Ist die Tat gegen die Erdoberfläche gerichtet und auf ihr wirksam geworden, dann ist allerdings die Anwendung von ZPO 32 einfach. Anders, wenn die unerlaubte Handlung in ihrem Wirkungskreise sich auf den Luftraum beschränkt.

Man wird auch hier, wie im Strafrecht, möglichst davon absehen müssen, den Ort anders zu bestimmen als durch den Aufstieg und die Landung; das sind für die Luftfahrt die einzigen Ortsbestimmungen, die sich leicht und zweifelsfrei vornehmen lassen. In einem Falle ist schon nach geltendem Recht die Zuständigkeit des Landungsortes begründet, nämlich dann, wenn ein ausländischer Eigentümer eines Luftfahrzeugs keinen Wohnsitz im Inland hat. Dann ist nach ZPO 23 der Landungsort maßgebend, da sich dort Vermögen des Schuldners — sein Luftfahrzeug — befindet.

Bei der Leichtigkeit, mit der die Landesgrenzen im Luftverkehr überschritten werden können, wird es wichtig sein, die Frage der Zuständigkeit nicht nur für das Reich, sondern auch für die Grenz-

staaten zu regeln. Das Luftgesetzbuch will die Zuständigkeit der Gerichte des Staates, über welchem eine Beschädigung verübt worden ist, grundsätzlich zulassen; welches Gericht innerhalb des Staates zu entscheiden habe, soll jeder Staat selbst bestimmen. Artikel 20 des Entwurfes hat folgenden Wortlaut:

„Werden Personen oder Güter, welche sich auf dem Territorium des unter dem Luftfahrzeug liegenden Landes befinden, beschädigt, so ist der Ersatz nach den Gesetzen dieses Staates zu leisten. Die Schadensersatzklage kann jedoch sowohl vor den Gerichten dieses Staates, als auch vor den Gerichten desjenigen Staates anhängig gemacht werden, dessen Nationalität das Fahrzeug besitzt."

Sicherung des Beweises.

Das Verfahren zur Sicherung des Beweises nach den Vorschriften 485—494 ZPO. wird zur Zeit fast nur im Handelsverkehr mit leicht verderblichen Waren gebraucht. Der Luftfahrt wird es wichtige Dienste leisten können, vor allem bei der Feststellung von Flurschäden, aber auch sonst zur Ermittelung des Sachverhalts von Unfällen. Zuweilen wird sogar das Beweissicherungsverfahren nicht schleunig genug sein, und eine sofortige Besichtigung durch einwandsfreie, sachkundige Zeugen sich empfehlen.

Für das gerichtliche Verfahren wäre nach Absatz 2, 3 von 486 ZPO. immer das Amtsgericht zuständig, in dessen Bezirk die Feststellung zu erfolgen hätte.

Bei den nach 487 Ziffer 4 und 494 vorgeschriebenen Glaubhaftmachungen wird der Richter weit entgegenkommen und die eidesstattliche Versicherung des Antragstellers immer als ausreichend erachten dürfen.

Zweckmäßig erscheint es, den Luftfahrer mit Vordrucken zu versehen, die eine schleunige Anrufung des nächsten Gerichts ermöglichen. Es wäre auch zu erwägen, ob man nicht hier eine Untersuchung durch die Ortspolizeibehörde an Stelle der gerichtlichen treten lassen könnte, da die Polizeibehörde schneller zu erlangen ist als der Richter.

Das Gesuch könnte bei der Behörde dann in folgender, den Vorschriften 485—494 ZPO. entsprechender Form gefaßt werden:

Gesuch des ...., am ....
wohnhaft zu ....
um Sicherung des Beweises.

An
das ..... Amtsgericht
die Ortspolizeibehörde
zu ....

Ich beantrage Sicherung des Beweises durch
Einnahme des Augenscheins,
Vernehmung folgender Zeugen:
....
Vernehmung folgender Sachverständigen:
....
und zwar über folgenden Sachverhalt:
....

Antragsgegner ist ....

Den Antragsgegner kann ich noch nicht bezeichnen. Bis zu seiner einwandsfreien Ermittelung kann die Feststellung des Zustandes erschwert oder vereitelt worden sein. Ein Verschulden trifft mich nicht. Die Ungewißheit über den Antragsgegner liegt vielmehr in den besonderen Verhältnissen der Luftfahrt begründet.

Wenn der Zustand nicht sofort festgestellt wird, ist zu besorgen, daß er sich später nicht oder nicht mehr zweifelsfrei feststellen lassen wird. Auch das liegt in den Verhältnissen der Luftfahrt begründet.

Soweit die Angaben einer Glaubhaftmachung bedürfen, versichere ich ihre Richtigkeit an Eidesstatt.

Diese Form könnten sowohl die Luftfahrer als die durch die Luftfahrt Geschädigten bei Anträgen auf Beweissicherung verwenden.

Abgekürztes Verfahren.

Für geringwertige Schädigungen wird man ein besonderes Vorverfahren vor den Ortspolizeibehörden oder den Gemeindevorständen einführen können. Besonders gilt das für Flurschäden, die meistens nur niedrige Beträge darstellen. Auf 1132 Fahrten von Freibällen sind nur 39 Flurschäden gezählt worden, die mehr als 20 ℳ ausgemacht haben, während auf insgesamt 1573 Fahrten 396 Fälle von Flurschäden vorgekommen sind. — DLZ 1910, N. 21 S. 20 —. Der weitaus größte Teil von Flurschäden betrifft also nur ganz geringe Beträge.

Sofern für solche nicht schon die Einigung zwischen den Beteiligten ausreicht, wird es zweckmäßig sein, ein Verfahren vor den Ortsbehörden vorzuschreiben, das wohl in den meisten Fällen den Streit endgültig erledigen wird. Aber auch bei größeren Schäden erscheint ein solches Verfahren zweckmäßig, wenn es mit der Hinterlegung des ermittelten Betrages bei der Behörde, unter Vorbehalt der Geltendmachung aller Rechte im ordentlichen Verfahren, verbunden wird. Solche Regelung würde sowohl die Geschädigten sicherer stellen, als den Luftfahrern die alsbaldige Fortsetzung der Fahrt erleichtern.

Die Zwangsvollstreckung

in Luftfahrzeuge richtet sich danach, wie diese als Sachen gestaltet werden. Durch die Einführung einer Luftschiffsrolle wird man auch die Zwangsvollstreckung sachgemäß gestalten und sowohl den Bedürfnissen des Verkehrs wie der Eigenart des Luftrechts entsprechen können.

Solange die Luftfahrzeuge noch als bewegliche Sachen gelten, wird Anlaß zu Streitigkeiten besonders die Frage des Gewahrsams nach 808, 809 ZPO. geben können.

Ob HGB 482 — Beschränkung der Zwangsvollstreckung gegen ein segelfertiges Schiff — auch für die Luftfahrt einzuführen sei, ist recht zweifelhaft. Bei der im Vergleich zu Seereisen kurzen Dauer der Fahrt erscheint die Übertragung der Vorschrift auf die Luftfahrt bedenklich. Der Luftfahrer könnte die drohende Zwangsvollstreckung leicht durch Aufstieg zu einer kurzen Fahrt vereiteln.

Man wird aber erwägen können, ob für einzelne Unternehmungen der Luftfahrt nicht ein ähnliches Pfändungsverbot

einzuführen sei, wie es für die Betriebsmittel von Eisenbahnen — RGBl 1886, 131; 1892, 793 — gegeben worden ist.

Unpfändbarkeit des Luftfahrzeugs nach ZPO 811 Ziffer 5 wird für Flugzeuge angenommen werden können, dagegen nicht für Luftschiffe, weil man bei diesen wohl nicht von der persönlichen Fortsetzung der Erwerbstätigkeit sprechen können wird. Freibälle werden wohl für eine solche überhaupt nicht in Betracht kommen.

Arrest und einstweilige Verfügungen.

Gegenüber inländischen Luftfahrern wird der Umstand allein, daß die Fortsetzung der Fahrt bevorstehe, nicht als ausreichender Arrestgrund angesehen werden können, während er gegen Ausländer nach 917 Absatz 2 ZPO genügt. Einstweilige Verfügungen werden besonders im Anschluß an ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren auch gegen Inländer ergehen können.

IV. Versicherungsrecht*).

A. Versicherung der Angestellten.

Über die Versicherung der in der gewerblichen Luftfahrt angestellten Menschen habe ich schon im Gewerberecht gesprochen.

Die nicht gewerblich betriebene Luftfahrt unterliegt auch dem Versicherungszwang. RVO 537 nennt in Ziffer 7 als versicherungspflichtig

> das Halten von anderen Fahrzeugen als Wasserfahrzeugen, wenn sie durch elementare oder tierische Kraft bewegt werden.

Wie die Begründung des Gesetzes angibt — S. 276/8 — hat man unter den Fahrzeugen auch „Luftschiffe“ verstanden. Es sind aber nicht nur Luftschiffe, sondern alle Arten von Luftfahrzeugen zu verstehen. Für den Freiball hat die Begründung — S. 278 — darauf hingewiesen, daß auch er durch elementare Kraft, nämlich durch den Wind bewegt werde. Man wird danach annehmen können, auch der Fesselball werde durch elementare Kraft, den Auftrieb der Luft, bewegt. Indessen kommt man hier schon zu

*) Schriftenverzeichnis: 26, 51, 59, 118, 141, 196.

Zweifeln, ob die Fassung des Gesetzes ausreiche. Ebenso kann es zweifelhaft sein, wie Wasserflugzeuge zu behandeln seien. Unter Wasserfahrzeugen sind aber wohl in RVO 537, 7 solche zu verstehen, die nur das Wasser befahren, so daß Wasserflugzeuge der Ziffer 7 unterstehen.

Für den Begriff des Haltens eines Fahrzeugs entstehen hier die gleichen Bedenken, wie sie die Auslegung der Vorschrift 833 BGB gezeitigt hat. Die Begründung des Gesetzes wie eine Bekanntmachung des Reichsversicherungsamts — Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1913, 100 — verstehen unter dem Halter den, „der nicht nur vorübergehend die Instandhaltung des Fahrzeugs für eigene Rechnung übernommen hat".

Der Bundesrat hat auf Grund von 537, 629 RVO und 43 des EG zur RVO die Errichtung der

„Versicherungsgenossenschaft der Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer"

beschlossen. Die Genossenschaft ist mit dem 1. Januar 1912 in Kraft getreten, umfaßt nach § 2 ihrer Satzungen das ganze Reich und hat ihren Sitz in Berlin, Kleinbehrenstraße 25. Ihr unterstehen „alle Tätigkeiten bei nicht gewerbsmäßigem Halten von Reittieren sowie von Luft- und Landfahrzeugen, soweit diese durch elementarische oder tierische Kraft bewegt werden, und von Fahrzeugen auf Binnengewässern". In dem aus 16 Mitgliedern bestehenden Vorstande sollen vertreten sein auch je ein Mitglied der Halter „von Luftfahrzeugen mit motorischer Kraft und von Freiballons".

Das Reichsversicherungsamt hat in der bereits erwähnten Bekanntmachung vom 21. Dezember 1912 über die einzureichenden Nachweisungen folgendes bestimmt. Die Halter haben vierteljährlich Nachweisungen einzureichen, welche sich beziehen auf die Arbeitstage, den Entgelt, Art der Tätigkeit, Art der verwendeten Betriebskraft sowie die Eigenschaft, in der die Versicherten verwendet worden sind. Der Bekanntmachung ist das Muster eines Vordrucks beigefügt. Die Auskunftspflicht besteht nach 839, 800 RVO. Verletzungen der Anzeigepflicht werden mit Geldstrafe bis zu 300 *M*, unrichtige Angaben mit Geldstrafe bis zu 500 *M* bestraft. — RVO 808, 809 —.

Die Grenze der Versicherungspflicht liegt gemäß RVO 544 bei einem Jahreseinkommen der Angestellten von 5000 *M*.

Die nach 548 RVO vorgesehene Selbstversicherung für Unternehmer mit weniger als 3000 *M* Arbeitsverdienst dürfte für die Luftfahrt nicht in Betracht kommen. Wer ein Luftfahrzeug halten kann, wird stets mehr als 3000 *M* im Jahre verdienen.

Kranken- und Invalidenversicherung sind für die nicht gewerbliche Luftfahrt nicht vorgeschrieben. Zweifel können nach RVO 165 und 1226 für die Besatzung der Wasserflugzeuge entstehen. Noch größere Zweifel entstehen über die Anwendung des Versicherungsgesetzes für Angestellte vom 20. Dezember 1911. Aus der Begründung zu diesem Gesetze geht zwar hervor, daß man nur an Angestellte des geschäftlichen Lebens gedacht hat. — Reichstag XII. LP II. Session 1909/11 Drucksachen N. 1035 —. Im Gesetz ist aber davon nichts gesagt, vielmehr lautet es allgemein, daß die Versicherungspflicht bestehe,

> wenn jemand gegen Entgelt als Angestellter beschäftigt werde.

Danach wird als Angestellter jeder anzusehen sein, der seine Arbeitskraft einem anderen für längere Zeit gegen Entgelt überläßt.

Versicherungspflichtig wären die Führer — nur diese kämen hier wohl in Betracht — wenn sie anzusehen wären als

> „Angestellte in leitender Stellung, deren Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet",
>
> oder als „andere Angestellte in einer ähnlich gehobenen oder höheren Stellung . . ., wenn diese Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet".

In seinem Arbeitsgebiet ist der Führer eines Luftfahrzeugs wohl als derjenige zu betrachten, dem die Leitung obliegt. Es sind hier so viel Kenntnisse und Fähigkeiten und so viel selbständige Anordnungen und Entscheidungen nötig, daß man den Führer als Angestellten in leitender oder wenigstens gehobener Stellung wird bezeichnen dürfen.

Besonders wichtig kann hier die freiwillige Versicherung — § 15 — sein.

Von den nach dem Gesetz begründeten Ansprüchen wird für die Luftfahrt weniger das erst nach Vollendung des fünfund-

sechzigsten Jahres zu zahlende Ruhegeld in Betracht kommen, als die Hinterbliebenenfürsorge, insbesondere auch für den Fall der Verschollenheit.

B. Andere Versicherungen.

Außer der Angestelltenversicherung können in der Luftfahrt vorkommen:

1. Lebens- und Unfallversicherung der Fahrer,
2. Versicherung des Fahrzeugs gegen Sachschaden, vor allem gegen Feuer, Bruch und böswillige Eingriffe,
3. Haftpflichtversicherung des Unternehmers,
4. Versicherung gegen Ausfälle bei Veranstaltungen der Luftfahrt.

Diese einzelnen Zweige von Versicherungen sind für den Rechtsverkehr anderer Gebiete in Deutschland schon hoch entwickelt. Im Recht der Luftfahrt erschweren einstweilen noch zwei Umstände ihre Entfaltung:

die Unklarheit des Rechtszustandes,
das Fehlen einer ausreichenden Statistik der Versicherungsfälle.

Unter der Ungewißheit der Rechtslage leidet vor allem die Haftpflichtversicherung. Sie kann erst dann brauchbar werden, wenn das Recht den Umfang der Haftpflicht genau bestimmt hat. Bis dahin ist in dem Versicherungswerte ein dehnbarer und unklarer Teil enthalten, dessen Last der Versicherungsnehmer durch Erhöhung des Versicherungbeitrages ausgleichen muß.

Das Fehlen einer genügenden Statistik macht sich bei allen Arten der Versicherung bemerkbar. Die vorhandene Unklarheit führt meistens zu einer Überschätzung der Versicherungsgefahr, natürlich auch auf Kosten der Versicherten. Man wird bei Benutzung von Zahlen gerade hier sehr vorsichtig sein müssen, weil es sich einstweilen nur um wenige Fälle handelt und das Auslassen einiger schon das ganze Ergebnis stark verändern kann. Darum muß jede Statistik der Luftfahrt danach trachten, möglichst vollständig und genau zu sein. Man hat z. B. auf 2633 Fahrten, an denen 9000 Luftfahrer beteiligt gewesen sind, 48 schwere Verletzungen, darunter 12 Todesfälle gezählt. — DLZ 1910, N. 21

S. 17 —. Um ein klares Bild zu gewinnen, müßte man noch folgende Fragen beantworten können:

In welchem Verhältnis stehen die gezählten 2633 zu allen in dem gezählten Zeitraum vorgenommenen Fahrten?

Auf wieviel Fahrten beziehen sich die Unfälle? — Ein Unfall kann mehrere Verletzungen betreffen. —

Auf welcher Art von Luftfahrzeug ist der Unfall vorgekommen, und welches ist seine Ursache? Wettereinflüsse, Beschaffenheit oder Führung des Fahrzeugs?

Der DLV, der ja den gesamten Luftsport Deutschlands umfaßt, wird der Luftfahrt einen großen Dienst leisten, wenn er für sämtliche Fahrten seiner Angehörigen eine genaue Zählung vorschreibt und auch die nichtsportliche Luftfahrt veranlaßt, das gleiche zu tun und die Fahrtberichte dem Vorstande des DLV einzusenden.

Von der Ausgestaltung des Versicherungswesens wird die Entfaltung der Luftfahrt, vor allem der gewerblichen wesentlich abhängen. Gesetzliche Vorschriften lassen sich hier wohl erst dann treffen, wenn im übrigen das Recht der Luftfahrt geregelt ist, und wenn man den nötigen Überblick über die Häufigkeit der Versicherungsfälle gewonnen hat.

Für die Regelung werden dann drei Wege in Frage kommen:

1. Man überläßt den Abschluß eines Versicherungsvertrages dem freien Belieben der Beteiligten, das lediglich durch die Vorschriften der Versicherungsgesetze eingeschränkt wird.

2. Man gründet für die Versicherungsfälle der Luftfahrt eine besondere Versicherungsanstalt, der alle Luftfahrer zwangsweise angehören.

3. Man schafft für die Luftfahrt einen besonderen Versicherungsträger durch Zusammenschluß bestehender Gesellschaften. Dabei könnte man auch eine Versicherungspflicht einführen.

Anfänge zu der Benutzung des dritten Weges finden sich schon heute bei der Versicherung der großen Luftschiffe, bei denen Versicherungswert und Gefahr so bedeutend ist, daß nur eine große Zahl von Versicherungsgesellschaften gemeinsam die Versicherung übernimmt.

Eine besondere Versicherungsanstalt würde dem Vorbilde der Versicherungsberufsgenossenschaften entsprechen, und hätte auch ihre Vorteile.

Versicherung und Schadenersatz sind die beiden wichtigsten Rechtsgebiete, von deren Regelung das Schicksal unserer gewerblichen Luftfahrt abhängt. Ich werde daher diese Gebiete in einem besonderen Werk eingehend bearbeiten.

In der vorliegenden Darstellung der Grundlagen des deutschen Luftrechts, will ich — abgesehen von einigen Übergangsfragen, die ich im nächsten Abschnitt behandele — nur die eine Frage besprechen:

Untersteht die Versicherung der Luftfahrzeuge der Vorschrift 116 VUG?

Für die Versicherung der Kraftwagen ist die Frage streitig geworden. Es handelt sich in der Hauptsache darum, ob die Versicherung von Kraftwagen und Luftfahrzeug als Transportversicherung anzusehen sei. Dann wäre sie nach 116 VUG weder dem Genehmigungszwang noch der behördlichen Aufsicht unterworfen. Es würden ferner auf sie die Vorschriften 129 bis 148 VUG über die Transportversicherung anzuwenden sein, die gegenüber anderen Versicherungsarten wichtige Änderungen vorschreiben, teils Erleichterungen, teils Erschwerungen.

Der Begriff der Transportversicherung umfaßt nach VUG 129:

1. Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern,
2. Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt,

und ist nach 778 HGB dahin zu ergänzen:

3. jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschiffahrt besteht.

Danach würden Kraftwagen und Luftfahrzeug nicht als Gegenstände einer Transportversicherung anzusehen sein.

Die Wissenschaft will aber den Begriff auf jedes Beförderungsmittel ausdehnen und mithin auch die Versicherung des Kraftwagens und Luftfahrzeugs als Transportversicherung auffassen. Soweit das Luftfahrzeug einer Beförderung dient, wird die ent-

sprechende Anwendung der Grundsätze der Transportversicherung gerechtfertigt erscheinen. Es sprechen aber auch wichtige Gründe für ihre allgemeine Anwendung auf die Luftfahrt, und zwar vor allem der Grund, daß es sich um Gegenstände handelt, die nicht im Machtbereich ihres Eigentümers bleiben, sondern in den räumlichen Verkehr eintreten. Voraussichtlich werden die besonderen Verhältnisse der Luftfahrt aber eine eigene Regelung des Versicherungsrechts verlangen, bei der auch die streitige Frage ausdrücklich entschieden werden wird.

C. Einfluß der Luftfahrt auf bestehende Lebens- und Unfallversicherungen.

Ein gegen Unfall versicherter Arzt hatte eine Luftfahrt unternommen und war verunglückt. Der Versicherungsträger lehnte jede Entschädigung ab, weil der Versicherte nach Abschluß der Versicherung durch die Luftfahrt eine Erhöhung der Gefahr herbeigeführt habe, was die Versicherungspflicht aufhebe. Der Versicherte hielt diese Entscheidung für falsch, insbesondere deshalb, weil er nach dem Versicherungsschein gegen *jeden* Unfall versichert sei. Zu einer gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen ist es nicht gekommen. — DLZ 1912, 612 —.

Die Frage ist sehr wichtig und wird wohl im Laufe der Zeit noch oft zu Streit führen.

Die Entscheidung richtet sich nach dem VVG, dem Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 — 263 —

1. wenn die Versicherung nach dem 1. Januar 1910 abgeschlossen worden ist,
2. für früher geschlossene Verträge von dem Tage ab, an dem sie von beiden Teilen hätten gekündigt werden können. Bis dahin bleibt für sie das früher geltende Recht in Kraft.

Für Preußen können danach noch die Vorschriften des ALR in Betracht kommen, vor allem für die vor dem 1. Januar 1910 abgeschlossenen Lebensversicherungen.

2026 II 8 lautet:

„Verschweigt der Versicherte Umstände, welche nach dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen auf den Entschluß des Versicherers, sich in den Vertrag einzulassen, Einfluß

haben können, so ist die Assekuranz unverbindlich und die Prämie verfallen."

2117 II 8 ALR bestimmt folgendes:

„Während der Versicherungszeit darf der Versicherte, bei Verlust seines Rechtes, nichts vornehmen oder durch andere vornehmen lassen, wodurch die Umstände, unter denen die Versicherung geschlossen worden, zu des Versicherers Nachteil geändert werden oder seine Gefahr vergrößert wird."

Die Versicherer halten schon Tätigkeiten wie Reiten, Radfahren, Bergsteigen für besonders gefahrbringend und verlangen darüber ausdrückliche Angaben, stellen meistens auch bei ihrem Vorhandensein erhöhte Forderungen. Die Luftfahrt bringt nun auch besondere Gefahren mit sich, muß also dem Versicherer angezeigt werden. Unterläßt der Versicherte diese Anzeige, so besteht keine Versicherungspflicht. Auch wenn z. B. die Versicherung auf jeden Unfall abgeschlossen sein sollte, die Grenzen der Vorschriften 2117, 2026 II 8 ALR bleiben doch bestehen, es müßte denn aus dem Vertrage sich ergeben, daß der Ausdruck: jeder in dem Sinne zu verstehen wäre, es sollten alle nur möglichen Unfälle versichert sein. Wenn dies nicht irgendwie besonders erkennbar gemacht ist, wird man — besonders nach dem Inhalt der üblichen Versicherungsanträge und -bedingungen — nur annehmen können, es sei jeder Unfall in dem regelmäßigen Lebensumkreise des Versicherten gemeint.

Zu einem in wichtigen Punkten abweichenden Ergebnis kommt man nach dem neuen Reichsrecht.

Die Vorschriften 16—22 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag verpflichten den Versicherungsnehmer zwar auch, alle für die Übernahme der Gefahr erheblichen Umstände anzuzeigen. Wird die Anzeigepflicht verletzt, kann der Versicherer aber nur vom Vertrage zurücktreten, und zwar innerhalb eines Monats, nachdem er von dem verschwiegenen Umstande Kenntnis erlangt hat. Übt jemand also bei Abschluß einer Versicherung die Luftfahrt aus und verschweigt er dies, so setzt er sich der Gefahr aus, daß der Versicherer vom Vertrage zurücktritt. Das Verschweigen wird hier wohl ohne weiteres als arglistig anzusehen sein, denn daß die Ausübung der Luftfahrt ein für den Versicherer wichtiger Um-

stand ist, von dessen Höhe die Prämienbemessung abhängt, wird sich jeder sagen müssen. Es wird daher VVG 41 hier nie zur Anwendung kommen. Besonderheiten für die Lebensversicherung gibt VVG 164.

Der Fall, daß erst nach Abschluß der Versicherung eine Luftfahrt unternommen wird, ist nach 23 bis 25 des Gesetzes zu entscheiden.

23 Abs. 1 bestimmt:

> „Nach dem Abschlusse des Vertrages darf der Versicherungsnehmer nicht ohne Einwilligung des Versicherers eine Erhöhung der Gefahr vornehmen oder deren Vornahme durch einen Dritten gestatten.
>
> Erlangt der Versicherungsnehmer Kenntnis davon, daß durch eine von ihm ohne Einwilligung des Versicherers vorgenommene oder gestattete Änderung die Gefahr erhöht ist, so hat er dem Versicherer unverzüglich Anzeige zu erstatten."

Verletzung des ersten Absatzes dieser Vorschrift berechtigt den Versicherer, auch wenn kein Versicherungsfall eingetreten ist, die Versicherung zu kündigen, und zwar bei schuldhafter Verletzung ohne Frist, bei unverschuldeter mit Frist von einem Monat. Die Ausübung dieser Kündigungsrechte ist an eine Frist von einem Monat gebunden, die beginnt, sobald der Versicherer Kenntnis von der Gefahrerhöhung erlangt. Das Kündigungsrecht erlischt ferner, „wenn der Zustand wiederhergestellt ist, der vor der Erhöhung bestanden hat".

Danach wird man für das einmalige Ausführen einer Luftfahrt annehmen müssen, daß der Versicherer nach glücklicher Beendigung der Fahrt nicht die Versicherung kündigen darf, da der frühere Zustand wiederhergestellt ist. Bei regelmäßiger Ausübung der Luftfahrt dagegen wird der Versicherer zweifellos kündigen dürfen.

Tritt nach der Gefahrerhöhung ein Versicherungsfall ein, so regelt sich die Haftung des Versicherers gegenüber einem Versicherten, der § 23 verletzt hat, nach den Vorschriften 24 und 25. Bei schuldhafter Verletzung von 23 Absatz 1 ist der Versicherer frei, mit Ausnahme folgender Fälle:

1. Er hat nicht gekündigt, und der Versicherungsfall ist nach Ablauf der für die Kündigung bestimmten Frist eingetreten.
2. Die Erhöhung der Gefahr hat keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls und auf den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt.
3. Die Erhöhung der Gefahr ist veranlaßt:
   durch das Interesse des Versicherers,
   durch ein Ereignis, für das der Versicherer haftet,
   durch ein Gebot der Menschlichkeit.

Für die Luftfahrt werden von diesen Ausnahmefällen der erste und der dritte kaum vorkommen; der erste nicht, weil der Versicherer stets kündigen wird, der Dritte nicht, weil die in ihm berücksichtigten Tatbestände im Bereiche der Luftfahrt nur selten erfüllt werden können. Dagegen wird der zweite Fall wichtig sein. Schäden, die ihren Grund nicht in den besonderen Gefahren der Luftfahrt haben, sondern nur bei Gelegenheit einer Fahrt entstehen, wären danach immer versichert.

Beruht die Verletzung der Vorschrift 23 nicht auf einem Verschulden des Versicherten, so bleibt die Verpflichtung des Versicherers bestehen. Dem Versicherten liegt jedoch die in 23 Abs. 2 bestimmte Anzeigepflicht ob. Verletzt er diese, so wird der Versicherer frei, wenn der Unfall einen Monat nach dem Zeitpunkt eintritt, in welchem die unverzüglich abzusendende Anzeige ihm hätte zugehen müssen. Hatte der Versicherer in diesem Zeitpunkt von der Gefahrerhöhung schon Kenntnis, so wird er durch das Unterlassen der Anzeige nicht befreit. Er kann sich aber durch die Kündigung den gleichen Rechtsvorteil verschaffen.

Diese Bestimmungen über unverschuldete Verletzung werden nur bei regelmäßig betriebener Luftfahrt in Frage kommen. Ist bei einer einmaligen Fahrt ein Versicherungsfall eingetreten, so kommt es nur darauf an: liegt Verschulden vor oder nicht? Das kann zuweilen zweifelhaft sein. Wer eine Fahrt im Luftschiff oder Freiball unternimmt, ohne daß er ausdrücklich auch für solche Fahrten versichert ist, handelt schuldhaft. Bedenken können aber z. B. in folgendem Fall entstehen. Jemand steigt in einem Fesselball auf, die Fesselung reißt, und bei der darauf eintretenden unfreiwilligen Freifahrt ereignet sich ein Versicherungsfall. Zwar

hat der Versicherte durch den Aufstieg im Fesselball § 23 schuldhaft verletzt. Gehört dazu aber auch noch der Umstand, daß aus dem Aufstieg eine Freifahrt geworden ist? Kommt es darauf an, ob nach Lage der Sache der Versicherte den Aufstieg für gefahrlos halten durfte? Man wird hier im Einzelfall bei der Bestimmung des Begriffes Verschulden großen Schwierigkeiten begegnen. Gleichwohl möchte ich das Vorliegen eines die Haftung des Versicherers ausschließenden Verschuldens grundsätzlich nicht bejahen, zumal hier der oben erwähnte zweite Ausnahmefall nie vorliegen dürfte.

Für die Lebensversicherungen gibt 164 des Gesetzes besondere Vorschriften. Danach gelten als Erhöhung der Gefahr nur solche Umstände, die nach ausdrücklicher Vereinbarung als Gefahrerhöhung angesehen werden sollen. Solche Vereinbarung wird meistens in den Versicherungsurkunden oder den allgemeinen Versicherungsbedingungen enthalten sein. Ferner kann der Versicherer die rechtswidrige Gefahrerhöhung nicht mehr geltend machen, wenn seit ihrem Eintritt mehr als zehn Jahre verflossen sind, sofern nicht etwa Arglist des Versicherten vorliegt.

Für die Unfallversicherung gelten die dargestellten allgemeinen Vorschriften.

Es lassen sich noch folgende Fragen über den Einfluß der Luftfahrt auf bestehende Versicherungsverträge stellen:

Können die Versicherer es ablehnen, die etwa durch die Entwickelung der Luftfahrt eingetretene allgemeine Gefahrerhöhung zu tragen?

Kann ein Versicherer kündigen, wenn in der Nähe des Wohnsitzes des Versicherten ein Flugplatz eingerichtet und dadurch etwa eine besondere Gefahrerhöhung herbeigeführt wird?

Stellt der Besuch eines Flugplatzes eine schuldhafte und anzeigepflichtige Gefahrerhöhung dar?

Man wird alle diese Fragen mit nein beantworten müssen. Anders liegt der Fall, wenn jemand aus Neugier bei einer Landung zu nahe herangeht und dabei verletzt wird. Dann wird, zumal BGB 254 für den Versicherungsvertrag nicht unmittelbar angewendet werden kann, eine verschuldete Gefahrerhöhung anzunehmen sein, wobei für Lebensversicherungen die durch VVG 164 gegebene Schranke gelten muß.

V. Patentrecht*).

Die Luftfahrt ist eines der bedeutendsten Gebiete menschlicher Erfindertätigkeit. Der Rechtsschutz der Erfindung ist deshalb für ihre Ausgestaltung von großem Einfluß.

Ein besonderes Patentrecht für die Luftfahrt erscheint nicht erforderlich. Die Mängel des geltenden Rechts machen sich für die anderen Erfindungen ebenso bemerkbar; Abhilfe ist durch ein allgemeines Gesetz zu schaffen.

Ich weise hier nur auf die Bestimmungen des Patentrechts hin, die für die Luftfahrt besonders wichtig sein können.

Zunächst sind es die Patentbeschränkungen, die der Reichskanzler zugunsten der Landesverteidigung oder der öffentlichen Wohlfahrt gegen angemessene Vergütung verhängen kann. — 5 Abs. 2 des Patentgesetzes, RGBl 1891, 79 —. Bisher sind solche Beschränkungen, wie schon erwähnt, für die Veräußerung von Luftschiffen durch Vereinbarung vorgenommen worden. Das Reich wäre aber auch befugt, Beschränkungen zu erzwingen. Falls über die Vergütung eine Einigung nicht zu erzielen wäre, hätte die Festsetzung im Rechtswege zu erfolgen.

Das Gesetz über den Patentausführungszwang vom 6. Juni 1911 — RGBl 243 — wird unter Umständen gerade für die Luftfahrt nützlich werden können. Ferner ist das Gesetz betreffend den Schutz von Erfindungen auf Ausstellungen vom 18. März 1904 — RGBl 141 — bereits mehrfach auf die Luftfahrt angewendet worden, so für die Luftfahrtausstellungen in Frankfurt a. M. — 1909 — und Berlin — 1912 —.

Die Wirksamkeit der Patentrechte gegenüber dem Ausland ist beschränkt. Für Patentausübungen im Inland gibt das Patentgesetz in § 5 Absatz 3 die wohl ohne weiteres auch auf Luftfahrzeuge anwendbare Bestimmung:

> „Auf Einrichtungen an Fahrzeugen, welche nur vorübergehend in das Inland gelangen, erstreckt sich die Wirkung des Patents nicht."

Das gilt aber nur dann, wenn die Wirksamkeit der Einrichtung sich auf das Fahrzeug beschränkt und nicht in den inländischen

*) Schriftenverzeichnis: 3, 26.

Rechtsverkehr eintritt. Als Eintritt in diesen Rechtsverkehr wird jedenfalls die Beteiligung an einer Wettbewerbsfahrt anzusehen sein.

Schutz im Ausland wird nur gewährt, wenn die Erfindung auch im Ausland nach den dort geltenden Patentrechten besonderen Rechtsschutz erlangt hat, wofür die Bestimmungen des Unionvertrages Erleichterungen gewähren. Dieser Rechtszustand enthält für die Luftfahrt eine besondere Gefahr, weil es oft vorkommen kann, daß Luftfahrzeuge zu einer Notlandung auf ausländischem Gebiet schreiten müssen. Ein auffallendes Beispiel dafür hat die Landung des Z 4 in Lunéville gebracht. Ist die Erfindung im Gebiet der Notlandung nicht besonders geschützt, so unterliegt sie der freien Nachahmung. Nur Rücksichten des Anstandes verbieten solche Ausnutzung einer Notlage. Eine Ausbildung des Patentrechts wird hier im wechselseitigen Vorteil der Staaten liegen. Man wird oft Bedenken tragen, eine Erfindung im Ausland als Patent anzumelden, um der ausländischen Regierung die Geheimnisse vorzuenthalten. Vielleicht empfiehlt sich auch hier zunächst ein Abkommen zwischen den Grenzstaaten Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn und der Schweiz, nach welchem die auf die Luftfahrt sich beziehenden Patente in jedem der Länder gelten, sofern sie in einem von ihnen geschützt sind.

Einer Frage sei hier noch gedacht, die einstweilen vielleicht noch ohne Bedeutung ist, mit der Zeit aber Anlaß zu Streit geben könnte: Wie sind die Namen der Luftfahrzeuge zu schützen? Soweit Personennamen in Frage kommen, wird BGB 12 ausreichen. Es sagt:

> — „wird das Interesse des Berechtigten dadurch verletzt, daß ein anderer unbefugt den gleichen Namen gebraucht —."

Wozu er ihn gebrauchen müsse, ist im Gesetz nicht gesagt. Man kann daher den Gebrauch seines Personennamens auch dann untersagen, wenn der Name nicht zur Bezeichnung einer Person, sondern zur Bezeichnung von Gegenständen gebraucht wird. So kann Graf Zeppelin verbieten, daß man Luftschiffe, die nicht nach seinem Patent gebaut sind, Zeppelin nennt. Ja, man wird annehmen müssen, daß er auch die Bezeichnung Z verbieten dürfe, da sie eine jedem Deutschen bekannte Abkürzung des Wortes Zeppelin darstellt.

Das gleiche würde für die Handelsnamen kaufmännischer Unternehmungen gelten.

Ob darüber hinaus für willkürlich gewählte Namen von Luftfahrzeugen ein Schutz bestehe, ist zweifelhaft. Schon bei den Namen der Seeschiffe ist die Frage streitig. Das Flaggengesetz gibt für eine besondere Behandlung des Schiffsnamens keinen Anhalt. Man könnte gegen einen Namensschutz bei Schiffen anführen, das Wichtigste sei im Seeverkehr nicht der Name, sondern das nach § 7 Ziffer 1 des Flaggengesetzes in das Schiffsregister einzutragende Unterscheidungssignal — vier von der Registerbehörde bestimmte Flaggenbuchstaben —. Bei Luftfahrzeugen könnte das Warenzeichengesetz vom 12. Mai 1894 — RGBl 441 — zu einem Schutze der Namen führen. Die Frage wird am besten zugleich mit der Einführung einer Rolle für Luftfahrzeuge geregelt werden.

4. Völkerrecht*).

I. Luftfahrtrecht der Völker.

Außer der Funkenschrift gibt es kein Gebiet menschlicher Tätigkeit, das so stark zu einer gemeinsamen Regelung durch die Völker hindrängt wie das Recht der Luftfahrt. Wichtige Unterstützung findet diese Richtung vor allem durch die Wissenschaft und den Sport. Die Ausgestaltung des Luftfahrtrechtes der Völker wird aber, wie ich schon hervorgehoben habe, durch die Rücksicht auf Landesverteidigung und gewerblichen Wettbewerb sowie durch die Verschiedenheiten in der Entfaltung der Luftfahrt einstweilen noch stark gehemmt werden. Daher erscheinen mir als das Hauptarbeitsgebiet des Luftfahrtrechts zunächst nur das innerstaatliche Recht und das gemeinsame Recht von Grenzstaaten.

Man unterscheidet zwei Arten von Rechtsregeln, die über das Gebiet eines Staates hinausreichen:

das Recht der Staaten — was man jetzt meistens Völkerrecht nennt —
und

*) Schriftenverzeichnis: 13, 55, 57, 61—63, 69a, 82, 93, 101, 106, 107, 112, 113, 114, 115, 125, 131, 139, 145, 159, 160a, 183, 184, 184a, 187, 191a, 192.

die rechtliche Behandlung fremder Staatsangehöriger in den einzelnen Staaten — jetzt meistens mit dem unschönen und zum Teil unrichtigen Ausdruck: „Internationales Privatrecht" bezeichnet.

Vielleicht möchte es besser sein, beide Arten von Vorschriften als Völkerrecht zu bezeichnen und innerhalb seines Gebietes zu unterscheiden:

Völkerstaatsrecht,
bürgerliches Völkerrecht.

Wie im Rechte des einzelnen Staates, gehören auch im Völkerrechte Vorschriften zuweilen zu beiden Gruppen, und es ist Sache der Zweckmäßigkeit, bei welcher man sie in wissenschaftlichen Darstellungen behandelt.

Das Luftfahrtrecht der Völker beschränkt sich einstweilen noch auf wenige ausdrückliche Vorschriften über die Luftfahrt im Kriege. Darüber hinaus liegen bisher nur entsprechend anzuwendende Vorschriften anderer Gebiete sowie Vorschläge zu einer neuen selbständigen Regelung vor.

Am 18. Mai 1910 waren Vertreter von 18 Staaten in Paris zusammengekommen, um über eine gemeinsame Regelung des Luftfahrtrechts zu beraten. Nach etwa einem Monat wurden die Verhandlungen eingestellt, anscheinend hauptsächlich wegen der ablehnenden Haltung Großbritanniens. — RL 1912, 47 —. Seither ist der Versuch nicht wiederholt worden.

Dagegen haben zahlreiche „internationale Kongresse" sich mit dem Recht der Luftfahrt befaßt. Die wichtigsten sind die folgenden:

Institut für internationales Recht, Brüssel 1902, Gent 1906, Paris 1910, Madrid 1911 — Comité juridique international de l'aviation, Paris 1911, Genf 1912 — Fédération aéronautique internationale, Rom 1911, Wien 1912 — Kongreß zu Paris 1889, 1900, Mailand 1906, Nancy 1909, Verona 1910, Turin 1911.

Außer den bereits genannten Vereinigungen beschäftigen sich besonders die folgenden mit der Luftfahrt und dem Luftfahrtrecht der Völker:

Comité permanent international d'aéronautique in Paris,
Association de droit international in Paris,
Internationale Kommission für wissenschaftliche Luftfahrt in Straßburg,

Internationale Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre,
Société internationale de droit aérien,
Union Interparlementaire in Brüssel.

— RL 1911, 229; 1912, 311 —.

Die bedeutendste Vereinigung, deren Arbeitsgebiet ausschließlich das Luftfahrtrecht darstellt, ist das Comité juridique international de l'aviation — CJA — in Paris. Die von ihm herausgegebene Monatsschrift Revue juridique de la internationale locomotion aérienne berichtet über die Fortschritte der Arbeiten an dem Luftgesetzbuch und bringt außer Aufsätzen luftrechtlichen Inhalts drei Abteilungen:

Jurisprudence: Entscheidungen, zumeist französischer Gerichte,
Documents législatifs et administratifs,
Faits et informations.

Die Zeitschrift besteht seit dem Jahre 1910.

Auffallend ist gegenüber dieser regen Tätigkeit in der Wissenschaft des Völkerrechts die geringe Entfaltung des Luftfahrtrechts innerhalb Deutschlands. Von den größeren Vereinigungen hat sich meines Wissens bisher nur der Deutsche Juristentag in Wien mit der einen Frage der Schadenshaftung beschäftigt. Die deutsche Rechtswissenschaft scheint im Luftfahrtrecht ein Gebiet zu sehen, das in der Hauptsache der völkerrechtlichen Regelung bedarf. Ich hoffe, demgegenüber durch meine Arbeit einen Beitrag sowohl für das Luftfahrtrecht der Völker, als besonders für ein deutsches Luftfahrtrecht zu geben. Erstens ist das Recht der Luftfahrt nur ein Teil des Luftrechts und muß als solcher seinen Platz innerhalb des staatlichen Luftrechts finden, und zweitens wird m. E. auch hier der völkerrechtlichen Einigung eine reiche Arbeit der einzelstaatlichen Rechte voraufgehen müssen. Bleibt auch die gemeinsame Regelung ein Ziel, dem man schon jetzt vorarbeiten darf, so sollte die Wissenschaft darüber den Ausbau des innerstaatlichen Rechts nicht als geringer zu bewertend ansehen. Es ist auch schließlich zu bedenken, wir müssen als Volk darauf achten, daß bei völkerrechtlicher Regelung nicht nur deutsche Macht, sondern auch deutsches Recht den gebührenden Einfluß erhalte.

Zur Zeit überwiegt im Luftfahrtrecht der Einfluß Frankreichs.

Das Comité juridique international de l'aviation zählte an Mitgliedern

	am 1. 1. 1911	am 1. 1. 1912
in Frankreich	402	409
„ Deutschland	41	46
„ Österreich-Ungarn	3	3
„ Belgien	13	13
„ Brasilien	1	2
„ Canada	2	2
„ Dänemark	5	5
„ Egypten	9	8
„ Großbritannien	29	36
„ Spanien	4	5
„ den Vereinigten Staaten	8	9
„ Italien	14	17
„ Monaco	10	10
„ den Niederlanden	2	2
„ Argentinien	—	1
„ Rußland	1	1
„ der Schweiz	7	7
„ „ Türkei	7	1.

Bemerkenswert ist weiter, daß die Mitgliederzahl betrug

	1911	1912
in Paris	62	65
„ Berlin	6	6.

— RL 1911, 16 und 1912, 15 —.

Es entfallen von dem Comité **international** nach dem Stande vom 1. Januar 1912

auf Frankreich		409	Mitglieder.
„ Deutschland	46	= 168	
„ Großbritannien	36		
„ alle übrigen Länder	86		

Die 409 **französischen** Mitglieder verteilen sich, wenn man Paris und Umgebung nur als einen Ort rechnet,

auf 162 Ortschaften.

Die meisten Mitglieder gehören dem Anwaltstande an.

Vertreten sind auch Algier, Corsika, Indochina und Madagaskar.

Dagegen verteilen sich die 46 **deutschen** Mitglieder auf
24 Ortschaften.

Unsere Schutzgebiete sind überhaupt nicht beteiligt.

Alle diese Zahlen geben zu denken.

Es wird Zeit, daß Deutschland auch im Rechte der Luftfahrt die Stelle einnimmt, die es in ihrer Technik schon besitzt.

Die umfassendste Regelung hat das Luftfahrtrecht bisher in Frankreich gefunden. Grundlage ist das Dekret des Präsidenten vom 21. November 1911. — RL 1911, 305 —. Das französische Recht wird vielfach für die Verhältnisse des Flugwesens vorbildlich sein können. Nirgends ist der Luftflug so entwickelt wie in Frankreich. Dagegen steht Deutschland für das Luftschiff, und zwar sowohl für Lenkball wie Freiball, in der Welt voran. Die französischen Zollvorschriften habe ich schon erwähnt. — S. 199; RL 1910, 24—27 —.

England hat zwei Gesetze für die Luftfahrt erlassen: Aerial Navigation Act 1911 und 1913. — RL 1913, 53. — Diese Gesetze bezwecken im wesentlichen nur eine Abwehr der ausländischen Luftfahrt.

In den übrigen Staaten beschränkt sich das Luftfahrtrecht auf die Regelung des Wehrrechts, der Sicherheitspolizei und auf Grenzverordnungen. Auch innerhalb Europas bestehen hier noch große Verschiedenheiten.

II. Völkerstaatsrecht.

Über die Bedeutung der Staatshoheit im Luftraum habe ich schon im allgemeinen Teile meines Werkes gesprochen — S. 11 —. Man wird m. E. einstweilen den einzelnen Staaten auch im Luftraum über ihrem Gebiete die Staatshoheit zugestehen müssen.

Der Entwurf des Luftgesetzbuchs hat davon abgesehen, die Frage zu beantworten und hat sich auf die Regelung des Luftverkehrs beschränkt.

Artikel 1 des Entwurfs lautet:

> „Der Luftverkehr ist frei, vorbehaltlich des Rechtes der Staaten, im Luftraum über ihrem Gebiete gewisse noch näher zu bestimmende Maßregeln zu ergreifen, die sie zum

Schutze ihrer eigenen Sicherheit sowie derjenigen ihrer Einwohner und Güter für nötig erachten."

Einen inhaltlich gleichen und im Wortlaut fast übereinstimmenden Beschluß hat auch das Institut für internationales Recht auf seiner Tagung in Madrid 1911 gefaßt, während es sich früher für die Freiheit des Luftraums ausgesprochen und den Staaten nur gewisse Selbsterhaltungsrechte eingeräumt hatte.

Geht man davon aus, daß jeder Staat in dem über seinem Gebiet liegenden Luftraum die Staatshoheit besitzt, so muß man auch für den Luftraum wie für die Erdoberfläche Grenzen zwischen den Staatsgebieten ziehen. Gewöhnlich bestimmt man die Luftgrenze als senkrechte, auf der Erdgrenze errichtet gedachte Fläche. Man wird dabei von der aus der Kugelgestalt der Erde sich ergebenden Abweichung absehen können, da sie im Leben nicht merkbar ist. Es wird aber auch die Fläche vielleicht nicht darstellbar sein, und es könnte in Frage kommen, ob man neutrale Grenzzonen über der Erdgrenze schaffen sollte, ähnlich wie es im Bergrecht neutrale Zonen unter der Erdgrenze geben kann. — RL 1910, 263. — Es werden auch besondere von oben wahrnehmbare Grenzzeichen zu errichten sein. Ferner wird die Ausbildung der Funkenschrift für Luftfahrzeuge gerade im Grenzverkehr wichtige Erleichterungen möglich machen.

Im Frieden wird das Staatsrecht der Völker vor allem die folgenden Fragen zu regeln haben:

Behandlung der Staats- und Kriegsluftfahrzeuge,
Überfliegen des Staatsgebietes,
Polizeiliche Rechtshilfe im Luftverkehr,
Regelung des Grenzverkehrs.

Von Bedeutung ist gegenwärtig bei der noch geringen Ausdehnung der staatlichen Luftfahrt wohl nur die eine Frage: Darf ein Staat mit Gewalt verhindern, daß Luftfahrzeuge eines anderen Staates über sein Gebiet fliegen? Aufsehen haben besonders die angeblich von deutschen Kriegsluftfahrzeugen über England unternommenen Fahrten gemacht. Sofern Luftfahrten der Erkundung von Wehrgeheimnissen dienen, stehen dem Staate natürlich alle Rechte zu wie gegenüber anderer Spionage. Aber auch darüber hinaus wird man bis zum Abschluß besonderer Vereinbarungen

jedem Staate das Recht zugestehen müssen, den Luftverkehr über seinem Gebiete zu sperren. Wenn die Freiheit der Luft auch eine Forderung des Völkerrechts ist, so bestehen doch auch hier, wie im Rechte der Einzelstaaten zwischen den Geboten der Sittlichkeit und ihrer durch das Recht erzwungenen Verwirklichung noch große Unterschiede, die sich nur allmählich ausgleichen lassen werden.

Die schärfsten Maßnahmen gegenüber der ausländischen Luftfahrt haben England und Rußland getroffen. Die Aerial Navigation Act 1913 und die dazu erlassene Ausführungsanweisung ermächtigt gewisse Behörden, auf fremde Luftfahrzeuge zu schießen, falls diese nicht auf ein gegebenes Zeichen sofort landen. Fremde Kriegsfahrzeuge dürfen England nur mit besonderer Erlaubnis der englischen Regierung überfliegen oder landen. Im übrigen sind Landungen in England nur gestattet, wenn sie von einem englischen Konsularagenten vor dem Aufstieg im Auslande genehmigt worden sind. Außerdem muß die beabsichtigte Landung mindestens 18 Stunden vorher dem Home Office des Landungsortes angekündigt werden. Die Strafvorschriften sind hart. — RL 1913, 53 und 87. —

Rußland hat zunächst nur für die Zeit bis zum 1. Juli 1913 verordnet, daß alle Luftfahrzeuge beim Überschreiten der Grenze auf ein durch eine rote Flagge — bei Nacht durch ein rotes Licht — gegebenes Zeichen landen müssen, widrigenfalls der Gebrauch der Schußwaffe erlaubt ist. — RL 1913, 21. — Das Flaggenzeichen erscheint wenig empfehlenswert, weil man es vom Luftfahrzeug aus in vielen Fällen gar nicht wird sehen können. Verordnungen über den Gebrauch von Schußwaffen gegen Luftfahrzeuge, die die Sicherheit des Staates gefährden, bestehen auch in Frankreich — Dekret vom 21. November 1911 — und in Deutschland für das Oberelsaß. — RL 1912, 336. —

Die durch eine Grenzüberschreitung drohenden Gefahren lassen es dringend geboten erscheinen, daß für die Luftfahrt drei Einrichtungen getroffen werden, an deren Vervollkommnung man eifrig arbeitet:

Funkenschrift, mittels deren man neuerdings auch zu einer Ortsbestimmung bei unsichtigem Wetter gelangen können soll — DLZ 1913, 189 — Luftstraßenbezeichnungen auf der Erde — Landkarten für Luftfahrer.

Ein Fall von Grenzüberschreitung, der ein besonders gutes Rechtsbeispiel gibt, ist die am 3. April 1913 vorgenommene Notlandung des Z 4 in Lunéville.

Darf ein Staat Notlandungen fremder Luftfahrzeuge auf seinem Gebiet untersagen?

Man würde zu Gebräuchen barbarischer Völker zurückkehren, wenn man Notlandungen verbieten wollte; denn damit würde man das Leben der in Not befindlichen Luftfahrer treffen. Wie es jedem Schiffbrüchigen vergönnt ist, sich auf fremdes Gestade zu retten, so muß es auch jedem Luftfahrer freistehen, auf fremdem Staatsgebiet eine Notlandung vorzunehmen. Dagegen wird jeder Staat das Recht haben, solche Landungen mit einer Ordnungsstrafe zu belegen, wiewohl auch das sittlich nicht zu billigen wäre und höchstens dann gerechtfertigt erscheinen könnte, wenn Landungen fremder Fahrzeuge überhaupt verboten und mit Strafe bedroht werden.

Welche Rechte stehen dem Staate bei einer Notlandung zu?

Es wird darauf ankommen, welcher Art das Fahrzeug ist, ob es einem fremden Staate oder fremden Staatsangehörigen gehört. Eine Untersuchung wegen Spionageverdachtes wird man nur dann ausschließen dürfen, wenn das Fahrzeug sich als Eigentum oder Werkzeug des Vertreters der fremden Staatshoheit darstellt. In allen anderen Fällen darf der Landungsstaat eine Untersuchung führen, um festzustellen, ob Spionage vorliege. Wird solche festgestellt, so ist die Einziehung des Fahrzeugs und die Bestrafung der Täter gerechtfertigt. Schwierigkeiten können entstehen, wenn der Eigentümer des Fahrzeugs an der Spionage nicht beteiligt ist. Man wird dann nur die Strafverfolgung gegen den Spion zulassen dürfen und das Fahrzeug zurückgeben müssen.

Ergibt sich, daß keine Spionage vorgenommen oder beabsichtigt worden ist, so muß das Fahrzeug freigegeben werden, gleichviel, wem es gehört. Der Staat darf nur seine Zollansprüche geltend machen, sowie eine etwa für verbotene Landungen angedrohte Ordnungsstrafe verlangen. Bis zur Tilgung dieser Ansprüche wird er das Fahrzeug in Beschlag halten können.

Die wichtigste Frage ist: Darf der Staat bei Gelegenheit solcher Landungen technische Geheimnisse des Baues und Betriebes des Fahrzeugs sich aneignen?

So weit der gewerbliche Rechtsschutz reicht, wäre eine Erforschung und Verwertung solcher Geheimnisse völkerrechtswidrig und könnte vor den ordentlichen Gerichten verfolgt werden. Aber auch darüber hinaus wird man jede Besichtigung und Untersuchung des Fahrzeugs zur Ermittelung seiner Anlage für unstatthaft ansehen müssen. Zum mindesten wird der von einem gebildeten Volke geschuldete Anstand verletzt, wenn es einen Unfall fremder Rechtsträger auszunutzen sucht, um deren geistige Arbeitserfolge für sich zu verwerten.

Hat auch der Vorfall vom 3. April 1913 eine glatte Erledigung gefunden, so zeigt er doch, wie nötig eine Regelung der besprochenen Fragen gerade zwischen Grenzstaaten ist. Inzwischen hat wieder eine Notlandung eines deutschen Kriegsfahrzeugs in Frankreich stattgefunden, und die beiden beteiligten Regierungen beabsichtigen nunmehr, solche Grenzüberschreitungen durch ein Abkommen zu regeln. Damit hat man den Weg betreten, der, wie ich schon an anderer Stelle hervorgehoben habe, für das Völkerrecht wohl zunächst der einzig gangbare sein wird.

Für den Kriegsfall haben eine Reihe von Staaten ausdrückliche Vereinbarungen über die Behandlung der Luftfahrt getroffen, und zwar in den schon besprochenen Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907.

Im Jahre 1899 hatten die auf der ersten Friedenskonferenz vertretenen Mächte mit Ausnahme von Groß-Britannien, Italien, Japan und Luxemburg sich dahin geeinigt, zunächst auf fünf Jahre das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftfahrzeugen zu verbieten. — RGBl 1901, 470 —. Auf der zweiten Friedenskonferenz im Jahre 1907 widersprachen der Erneuerung des Verbotes Deutschland, Rußland, Frankreich, Italien, Japan und Mexiko. Es kommen daher nur die Haager Abkommen allein in Betracht.

Aus dem Abkommen L wird auch hier der schon bei der Funkenschrift hervorgehobene Grundsatz wichtig sein, daß in allen nicht besonders geregelten Fällen gesittete Gebräuche, Menschlichkeit und öffentliches Gewissen entscheiden sollen. Ein allgemeines Verbot des Werfens von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftfahrzeugen wird man hieraus kaum herleiten können, da diese Frage

ausdrücklich besprochen worden ist, und eine Reihe von Staaten sich ablehnend verhalten haben. Doch wird man für einzelne Fälle wohl zu einem Verbot und bei seiner Verletzung zu einer Entschädigungspflicht nach L 3 gelangen können. Das Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen ist sowohl im Kriege zwischen Italien und der Türkei als im Balkankrieg 1913 als Kriegsmittel benutzt worden. — WLZ 1912, 196; RL 1913, 126. —

In jedem Falle ist nach Artikel 25 der dem Abkommen L beigefügten Kriegsordnung der Angriff unverteidigter Erdflächen vom Luftraum aus verboten. Artikel 25 lautet:

„Es ist untersagt, unverteidigte Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude, mit welchen Mitteln es auch sei, anzugreifen oder zu beschießen." — RGBl 1910, 142 —.

Als verteidigt wird ein Ort aber schon dann anzusehen sein, wenn von ihm aus auf das Luftfahrzeug geschossen wird. Damit dürfte der Artikel 25 für die Luftfahrt ziemlich bedeutungslos werden.

Ein vom Luftfahrzeug aus erfolgender Angriff auf verteidigte Plätze hat Artikel 27 der Kriegsordnung zu beachten. Bei Beschießungen sind alle Gebäude des Gottesdienstes, der Kunst und Wissenschaft, der Wohltätigkeit und der Krankenpflege sowie die geschichtlichen Denkmäler zu schonen — vorausgesetzt, daß sie nicht vom Feinde selbst zu Wehrzwecken verwendet werden. Absatz 2 dieses Artikels 27 macht den „Belagerten" zur Pflicht, solche zu schonenden Bauwerke besonders zu kennzeichnen. Man wird dem Sinne der Vorschrift und dem Geiste des Völkerrechts entsprechen, wenn man eine solche Kenntlichmachung auch gegenüber den Beschießungen durch Luftfahrzeuge fordert.

Wie Artikel 26 für den Luftkrieg anzuwenden sei, ist zweifelhaft. Er schreibt vor, daß der Befehlshaber einer angreifenden Truppe vor Beginn einer Beschießung alles, was an ihm liegt, tun solle, um die Behörden davon zu benachrichtigen. Vom Luftfahrzeug aus wird sich diese Vorschrift kaum befolgen lassen. Man wird zu erwägen haben, ob man hier besondere Maßnahmen, z. B. Setzen von Flaggenzeichen vorschreiben solle. Bei der Geschwindigkeit aber, mit der eine Beschießung durch eine angreifende Luftflotte vor sich gehen würde, hätte eine Bestimmung wie Artikel 27 wohl überhaupt keinen Zweck.

Daß keine Geschosse und Sprengstoffe verwendet werden dürfen, die geeignet sind, unnötig Leiden zu verursachen — Artikel 23 —, gilt natürlich auch für den Luftkrieg.

Über die Spionage gibt Artikel 29 die auch schon besprochene Vorschrift, daß Menschen, die in Luftschiffen — gemeint sind nicht Luftschiffe im Sinne des inzwischen entwickelten Sprachgebrauchs, sondern alle Luftfahrzeuge — befördert werden, um Mitteilungen zu überbringen oder überhaupt Verbindungen aufrecht zu erhalten, nicht als Spione anzusehen sind. Spionage im Luftfahrzeug ist aber gleichwohl möglich. Heimlich wird die Luftfahrt allerdings nie sein; wohl aber kann sie unter falschem Vorwande betrieben werden, z. B. dem einer sportlichen oder wissenschaftlichen Veranstaltung.

Die Beschlagnahme von Gegenständen der Luftfahrt ist ebenso geregelt wie die von Gegenständen der Funkenschrift. Artikel 53 der Kriegsordnung nennt ausdrücklich:

> alle Mittel, die . . . in der Luft . . . zur Beförderung von Personen oder Sachen dienen.

Alle Angehörigen der Luftverkehrstruppen sind als Kriegführende anzusehen und, abgesehen von den Ausnahmefällen einer Spionage als Kriegsgefangene zu behandeln.

Der Beschießung durch Seestreitkräfte sind nach dem Abkommen B alle Anlagen der Luftfahrt, auch nicht staatliche ausgesetzt, als

> „Werkstätten und Einrichtungen, die für die Bedürfnisse der feindlichen Flotte oder des feindlichen Heeres nutzbar gemacht werden können.“ — Artikel 2 —.

Ob man im Luftkriege von einem Beuterecht entsprechend dem im Seekrieg noch immer bestehenden Prisenrechte sprechen darf, ist mehrfach besprochen worden. Ich finde, es liegt nicht der geringste Grund vor, diese stark veraltete Erscheinung des Seeverkehrs auf das neue Gebiet des Luftverkehrs zu übertragen. Das Seebeuterecht ist ein Rest alter barbarischer Gebräuche und nur wenig von der früheren Form des Seeraubs unterschieden. Es ist eigentlich nur seine Einschränkung auf den Staat. Die schon von den verschiedensten Seiten angestrebte Beseitigung des Seebeuterechts ist nur deshalb nicht eingeführt worden, weil einzelne Staaten, vor allem England, in der Vernichtung der

feindlichen Handelsflotte ein wichtiges Kriegsmittel des Seekrieges erblicken und besitzen. Für den Luftverkehr liegen die Verhältnisse aber ganz anders. Hier ist von einer Kauffahrtei nicht die Rede. Schon deshalb wird man das Seebeuterecht ausschließen müssen. Und weshalb sollen wir, die wir uns doch stets darauf berufen, zu höherer Kultur gelangt zu sein, ein Überbleibsel alter roher Sitten in ein Gebiet verpflanzen, das unsere geistige Arbeit uns jetzt erschlossen hat. Etwa deshalb, weil der Sprachgebrauch von Luftschiffen spricht? Ein anderer Grund besteht doch wohl kaum.

Die Einführung von „Sanitätsluftschiffen" ist neuerdings Gegenstand der Erörterung geworden. — RL 1912, 342; 1913, 33. Von Frankreich aus hat man angeregt, die Genfer Konvention auf Luftfahrzeuge des Krankendienstes zu erstrecken. Es soll auch schon der Bau solcher Fahrzeuge in Frankreich begonnen sein. Sie können zwei Aufgaben lösen:

1. durch Erkundungsflüge die Übersicht über Zahl und Lage der Verwundeten erleichtern,
2. besonders Schwerverwundete schnell nach den Krankenanstalten bringen.

Einstweilen wird wohl mehr die erste als die zweite Aufgabe in Betracht kommen. Man hat verschiedene Vorschläge gemacht, darunter auch die Einrichtung von Luftfahrzeugen, die der Völkerrechtsgemeinschaft der Genfer Konvention gehören und im Kriege gleichmäßig für alle Kriegführenden verwendet werden sollen. Falls die Krankenluftschiffe von Angehörigen des Kriegführenden selbst bedient werden, besteht die Gefahr, daß bei Verwendung während der Schlacht doch Kriegshilfe durch Mitteilung von Beobachtungen geleistet werden könne. Der Gedanke eines Völkerkrankendienstes hat sicher viel für sich, und nicht nur deshalb, weil er einen Fortschritt in der Bildung der Völkerrechtsgemeinschaft darstellt.

Man hat auch schon von einer „Luftblockade" gesprochen. Die Luftfahrt kann dafür in zwei Formen gebraucht werden: als Hilfsmittel zur Durchführung einer gewöhnlichen Küstenblockade — und als Mittel einer Luftblockade, die auch den Luftverkehr über dem Lande betreffen kann. Falls die Luftfahrt sich so

weiter entwickelt, daß eine selbständige Abschließung des Luftverkehrs verhängt werden könnte, würden sich für diese neue Form der Blockade wohl neue eigenartige Regeln bilden müssen, und zwar vor allem deshalb, weil im Luftraum ein Blockadebruch sich kaum anders verhindern läßt als durch die Vernichtung des Fahrzeugs. Es ist wohl nicht wahrscheinlich, daß die Technik dahin gelangen wird, das Anhalten im Luftraum und einen Austausch von Mannschaften zu ermöglichen; wenigstens erscheint dies ausgeschlossen bei all den Fahrzeugen, deren Auftrieb durch Überwindung der Schwerkraft erfolgt. Die gleiche Schwierigkeit würde auch dann vorliegen, wenn das Luftfahrzeug als Hilfsmittel der Blockade gegen Seeschiffe verwendet werden sollte. Vielleicht wird die Luftfahrt einstweilen auch hier nur der Erkundung dienen und dadurch die Zahl der für die Durchführung einer Blockade erforderlichen Kriegsschiffe beträchtlich verringern können.

Für die Konterbande kann das Luftfahrzeug auch in zwei Formen vorkommen: als ihr Beförderungsmittel und als ihr Gegenstand. Der zweite Fall — Beispiel: Beschlagnahme der Flugzeuge auf der Carthage im italienisch-türkischen Kriege; RL 1912, 55 — gehört nicht eigentlich in das Luftrecht. Nach Artikel 24 Ziffer 8 der Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz sind Luftfahrzeuge und Bestandteile als „relative" Konterbande anzusehen, ebenso wie nach Ziffer 7 die Ausrüstungsgegenstände der Funkenschrift. Das Luftfahrzeug kann nicht nur Gegenstand der Konterbande sein, sondern auch ein wichtiges Mittel ihrer Ausführung. Seine Eigenart verlangt besondere Vorschriften. Eine Besichtigung läßt sich im Luftraum wohl kaum ermöglichen, es würde also nötig sein, Landungen zu erzwingen. Auch für dieses Gebiet fehlt es noch ganz an Vorschriften. Die unmittelbare Anwendung der für den Seekrieg gegebenen Vorschriften auf den Luftkrieg erscheint nicht gerechtfertigt, wenn man auch in einzelnen Fällen nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerkriegsrechts zu entsprechenden Streitentscheidungen gelangen können wird.

Für das Verhalten neutraler Staaten gegenüber der Luftfahrt der Kriegführenden ist Artikel 3 des Abkommens NL die einzige Vorschrift, die unmittelbar anzuwenden ist. Danach ist es den Kriegführenden untersagt,

„auf neutralem Gebiet Anlagen zu errichten, die bestimmt sind, einen Verkehr mit den kriegführenden Land- oder Seestreitkräften zu vermitteln."

Solche Anlagen würden z. B. Luftschiffhallen sein.

Ziffer 2 des Artikel 3 ist ausdrücklich für Anlagen des Nachrichtenverkehrs bestimmt. Er betrifft die Benutzung von Anlagen, die vor dem Beginne des Krieges errichtet worden sind. Eine Ausdehnung auf Anlagen der Luftfahrt wäre gerechtfertigt, wenn die ganze Frage überhaupt große Bedeutung hätte, was einstweilen wohl nicht der Fall ist.

Sehr wichtig dagegen und ungeregelt ist die Frage, wie Neutrale sich bei Landungen von Luftfahrzeugen der kriegführenden Mächte zu verhalten haben. Wendet man hierfür die Grundsätze des Landkrieges an — Abkommen NL —, so müßte jedes Luftfahrzeug entwaffnet und für den Rest der Kriegsdauer auf neutralem Gebiete festgehalten werden. Nach dem Abkommen NS über den Seekrieg würden dagegen Notlandungen und Ausbesserungen zulässig sein.

Man hat keinen Anhalt dafür, welche dieser Vorschriften anzuwenden seien. Die oft beliebte Gleichstellung von Luft und Meer kann nicht ausreichen, eine so wichtige Frage zu entscheiden, zumal diese Gleichstellung, wie ich dargelegt zu haben glaube, in den wichtigsten Eigenschaften der beiden Gebiete falsch ist.

Von der Regelung dieser Frage wird die Ausgestaltung eines Luftkriegs abhängen. Bei der Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge und bei der Bedeutung der Witterungsverhältnisse, ferner auch wegen der Begrenzung der Tragfähigkeitsdauer werden Landungen auf neutralem Gebiet häufig vorkommen. Die Bedeutung der Luftfahrzeuge für den Krieg hängt wesentlich davon ab, ob eine solche Landung sie schon der Kriegführung entzieht oder nicht.

Vier Möglichkeiten lassen sich denken:

1. Der Luftkrieg wird dem Landkrieg gleichgestellt.
2. Er wird dem Seekriegsrecht untergeordnet.
3. Luftfahrzeuge über dem Lande werden nach Landkriegsrecht behandelt, solche, die regelmäßig sich über See aufhalten, nach Seekriegsrecht.
4. Der Luftkrieg erhält seine besondere Regelung.

Für alle diese Möglichkeiten lassen sich Gründe geben, am wenigsten vielleicht für die dritte, weil es bei der Beweglichkeit der Luftfahrzeuge schwer sein wird, festzustellen, welches Recht anzuwenden sei.

Es kommt hier aber nicht auf Meinungen Einzelner an, sondern darauf, wie die Staaten sich zueinander verhalten müssen, und bei dem gegenwärtigen Zustand der Regellosigkeit können sowohl die Kriegführenden wie die Neutralen in große Schwierigkeiten kommen. Beiden muß daran liegen, daß diese Frage baldigst geklärt werde, ebenso wie die, ob neutrale Staaten den Fahrzeugen der Kriegführenden das Überfliegen ihres Gebietes gestatten dürfen oder nicht.

Diese Fragen erscheinen so wesentlich, daß wohl zu ihrer Regelung allein schleunigst eine Ergänzung der Haager Abkommen vorgenommen werden sollte.

III. Bürgerliches Völkerrecht.

Bürgerlich ist hier weiter zu verstehen als in dem Begriffe BGB. Bürgerliches Völkerrecht — vielleicht auch Völkerbürgerrecht, ein Wort, das allerdings nicht gut klingt — soll alle Rechtsbeziehungen umfassen, in denen nicht Staaten, sondern Bürger einem fremden Staate oder dessen Bürgern gegenüberstehen. Man wird wohl auch hierfür noch ein kürzeres und besseres Wort finden können.

Die Luftfahrt kann besonders häufig Angehörige verschiedener Staaten zueinander führen und bringt daher besonders häufig Anwendungsfälle für das bürgerliche Völkerrecht. Ein großer Teil dieser Rechtsbeziehungen unterscheidet sich aber nicht von den übrigen dieses Gebietes. Sobald der Luftfahrer die Erde berührt hat, tritt er in den gewöhnlichen Rechtsverkehr ein und ist auch nach Völkerrecht allen bestehenden Gesetzen und Gebräuchen unterworfen. Die Eigenart des Luftfahrtrechts zeigt sich in der Behandlung der Fälle, deren Tatbestand im Luftraum vorgeht, mag er auch nachher auf die Erdoberfläche seine Wirkungen äußern. Die Luftfahrt weist für diesen Umkreis genug Besonderheiten auf, so daß das Entstehen eines besonderen Luftfahrtrechts der Völker zu erwarten ist.

Zunächst kommt die Regelung der Fahrt selbst in Betracht. Ob man fahren dürfe, wo, wie, wann. Die einzelnen Fragen habe ich schon bei dem staatlichen Gewerbe- und Polizeirecht besprochen. — S. 232 —. Wie es für Seefahrt und Kraftwagen gelungen ist, den Verkehr in gewissen Grenzen für die an ihm besonders beteiligten Völker einheitlich zu regeln, wird dies auch für die Luftfahrt mit der Zeit notwendig und möglich werden. Am dringendsten erscheint eine Regelung zwischen Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz; denn zwischen diesen Staaten ist der Luftverkehr am weitesten entwickelt. Eingehende Vorschläge für eine Luftverkehrsordnung hat die FAI auf der Tagung in Wien gemacht. — DLZ 1912, 497 und WLZ 1912, 290 —. Das Abkommen über den Kraftwagenverkehr wird in manchen Dingen als Vorbild dienen können.

Die zweite Hauptaufgabe, die das Luftfahrtrecht der Völker zu lösen hat, betrifft die Regelung der Fälle, in denen Rechtswirkungen von dem Ort eines Geschehens abhängen. Es sind die gleichen Fälle, die auch für das staatliche deutsche Recht in Betracht kommen und die ich schon eingehend besprochen habe, nämlich

1. Zuständigkeit der Gerichte für Strafverfahren und Rechtsstreit,
2. Zuständigkeit der Behörden für die Beurkundung des Personenstandes,
3. Ermittelung des anzuwendenden Rechts, und zwar sowohl des Strafrechts, wie des bürgerlichen Rechts.

Man wird in allen diesen Fällen auch im Völkerrecht möglichst davon absehen müssen, den Ort des Geschehens selbst für maßgebend zu erachten, und an seine Stelle den Ort des Aufstiegs oder der Landung setzen müssen. Dafür spricht hier besonders der Umstand, daß ein Überschreiten der Landesgrenzen im Luftraum oft nur schwer, oft, z. B. bei Nebel oder über Wolken, gar nicht festgestellt werden kann. Zwar läßt sich durch Messungen auch vom Luftfahrzeug aus dessen Standort im Luftraum ermitteln. Man wird aber bei rechtserheblichen Vorfällen nur selten daran denken, den Ort des Geschehens sofort zu bestimmen. Eine ganz genaue Bestimmung ließe sich auch bei der Geschwindigkeit der Fahrt gar nicht treffen. Deshalb wird man für das Luftfahrtrecht andere Grundsätze anwenden müssen als für die Rechts-

beziehungen, deren örtliche Grundlage auf der Erdoberfläche sich zweifelsfrei feststellen läßt.

Die wichtigsten Einzelfragen des Völkerrechts der Luftfahrt habe ich schon im Zusammenhang mit dem deutschen Recht besprochen, insbesondere im Anschluß an die Bestimmungen des von dem CJA entworfenen Luftgesetzbuchs.

Die nächste Tagung des CJA findet im Mai 1913 in Frankfurt a. M. statt. Auf der Tagesordnung stehen:

Livre II: Droit privé aérien au point de vue civil.
Chapitre I. II.

Außerdem soll von den bereits festgestellten Bestimmungen des ersten Buches, das „Droit public aérien" überschrieben ist, das Kapitel:

de l'atterrissage et de l'amarissage

noch einmal beraten werden. — RL 1913, 96 —.

Eine Übersicht des ganzen Arbeitsplanes für das Luftgesetzbuch ist in RL 1910, 45—47 veröffentlicht.

Dem bürgerlichen Völkerrecht gehört auch der Gedanke an, eine Zwangsversicherungsgenossenschaft der Luftfahrer aller Völker zu schaffen. Wenn wohl auch hier die Rechtsbildung sich zunächst auf den einzelnen Staat beschränken müssen und dürfen wird, die überall im Luftfahrtrecht hervortretende Richtung der Gedanken ist ein bedeutsames Zeichen der Zeit — eine Bürgschaft für den Frieden und ein Merkmal der zunehmenden Gesittung der Menschheit.

Schlußwort.

Die Ausgestaltung des deutschen Luftrechts.

Zwei Merkmale begründen die Eigenart des Luftrechts:

es steht in besonders engem Zusammenhang mit den Erscheinungen der Sinnenwelt, sowohl in der Abhängigkeit von ihnen wie in der Wirkung auf sie,

und

nicht einzelne Menschen, sondern größere Gemeinschaften sind Träger der Rechte und Pflichten.

Diese Bedeutung werden Natur und Gesellschaft im Luftrecht nicht nur behalten, sondern sie wird sich voraussichtlich noch erweitern.

Die Ausgestaltung des Luftrechts birgt eine Fülle von Aufgaben in sich.

Zunächst ist das Luftrecht von den anderen Rechtsgebieten zu trennen, selbständig und dabei in seinen Grundlagen für alle seine Teile einheitlich zu formen: durch Klärung der Grundbegriffe Luft und Luftraum wie der an ihnen zu gewährenden Rechte, durch Ausbildung einer vollendeten Sprache und durch Erforschung der Geschichte. Diese Aufgaben hat in erster Reihe die Rechtswissenschaft zu lösen. Bei der auch in ihr immer weiter fortschreitenden Notwendigkeit der Arbeitsteilung wird die Einrichtung besonderer Lehrämter für Luftrecht an den Universitäten und den technischen Hochschulen um so wichtiger sein, als die Wissenschaft hier teilweise neue Wege zu bahnen und zu gehen hat.

Das Recht der Atmung verlangt, abgesehen von der begrifflichen Ausgestaltung, vor allem geeignete Verwaltungspflege in den Städten — bei Anlegung von Gemeinden und Straßen, Bebauungsplänen, Bauordnungen, Regelung des Grundstückshandels und Bauunternehmertums, Wohnungsaufsicht und Ausnutzung der bestehenden Vorschriften über Umlegungsverfahren, Zweckverband und Waldschutz.

Die Verunreinigung der Luft durch den Gewerbebetrieb wird zum Teil nach englischem Vorbild zu regeln sein, wobei man

insbesondere die Vorschriften GO 16—26, BGB 906, 1004 und ZPO 888, 935 zu ändern haben wird.

Die Rechtsverhältnisse des Luftbades bedürfen einer seine Entwickelung fördernden Ordnung.

Für die *dinglichen Rechte an der Luft* werden sowohl Erwerbsart wie strafrechtlicher Schutz aus BGB 950, 958 und StGB 303 zu entwickeln sein.

Die *dinglichen Rechte am Luftraum* sind fester zu bestimmen. Dabei sind auch die nicht mit Grundeigentum verbundenen Rechte am Luftraum auszubilden.

Das Reichsrecht der *Funkenschrift* steht dem Völkerrecht gegenüber noch zurück. Funkenschrift und Drahtfernschrift sind schärfer zu sondern, die Vorschrift 3 TG ist zu berichtigen, die Vorschriften 355, 317, 318 StGB sind der Eigenart der Funkenschrift anzupassen, und es ist ein Errichtungszwang für Seeschiffe einzuführen.

Das Recht der *Luftfahrt* ist von Grund auf erst zu bilden, und zwar, abgesehen von einigen Fällen des Verkehrsrechts zwischen Grenzstaaten, zunächst als Reichsrecht. Die Aufgaben, die ich im sechsten Teile meines Werkes dargestellt habe, sind zu umfangreich, als daß man sie in einem Schlußwort zusammenfassen könnte.

Die Großstadt, die Maschine und die elektrische Kraft — das sind die Voraussetzungen eines Luftrechts, Voraussetzungen, die erst im Laufe des letzten Jahrhunderts sich erfüllt haben. Wenn diese Ausbildung unseres Lebens auch mit der Zeit einen engeren rechtlichen Zusammenschluß zwischen den Völkern bewirken wird, einstweilen steht vor uns *zunächst* die Aufgabe:

> *ein selbständiges, einheitliches,* **deutsches** *Luftrecht zu schaffen.*

Wortverzeichnis.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8

Deutsches Luftrecht

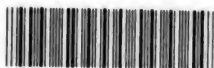
Von

Hermann Weck
Rechtsanwalt in Charlottenburg



Berlin
Carl Heymanns Verlag
1913

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8


89095938940
B89095938940A



